ATConf/7-WP/89
1/10/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ –٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣–٢: تعزيز الربط الجوي من خلال أطر الطيران الاقتصادية والتنظيمية التقدمية للنقل الجوي الدولي

تعزيز قدرات الإشراف على التنظيم الاقتصادي في هيئات الطيران المدني: برنامج طوعي للدعم بين الأقران والتوأمة

(مقدّمة من الجزائر)

الموجز التنفيذي

حدد مؤتمر النقل الجوي العالمي السابع (ATConf/7) الأهداف الأساسية للعقد المقبل مُمثلةً في النهوض بالأطر التنظيمية الاقتصادية وتعبئة التمويل وتعزيز مرونة القوى العاملة وحماية المستهلك وصياغة أسس السياسات القائمة على البيانات. ويفرض كل هدف من هذه الأهداف متطلبات جديدة ومتنامية على الدور التنظيمي للنواحي الاقتصادية لهيئات الطيران المدني، والتي تشمل: القدرة على تقييم طلبات حقوق النقل الجوي بناءً على معايير موضوعية ورصد المنافسة وظروف السوق والتفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية والمتعددة الأطراف وتفسيرها واستخدام الأدوات القائمة على البيانات في تصميم السياسات.

ويفتقر الإشراف على التنظيم الاقتصادي إلى وجود آلية مكافئة مكرّسة له، خلافاً للإشراف على السلامة والأمن، الذي يعتمد على بنية أساسية عالمية ناضجة لدعم القدرات، تتمثل في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، وبعثات التعاون الفني، وشبكة التدريب الخاصة ببرنامج ترينير التي أنشأتها الإيكاو. ويشكل تعزيز هذه القدرة تحدياً مشتركاً لجميع الدول، ويعتمد عليه التنفيذ العملي لكل إصلاح تقريباً من الإصلاحات المطروحة للنقاش في هذا المؤتمر.

وتقترح هذه الورقة أن تقوم الإيكاو بوضع وتنسيق برنامج منظم ومستدام لتعزيز قدرات الإشراف على التنظيم الاقتصادي، بالاعتماد على بنيتها الحالية للتعاون الفني ومبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب". ويقوم هذا البرنامج – من دون اللجوء

إلى إنشاء طبقة مؤسسية جديدة – على الدعم المتبادل والطوعي بين الأقران والتوأمة بين هيئات الطيران المدني، من خلال عمليات الإعارة المنظمة، والاستعراض المشترك للحالات النموذجية، وتبادل مجموعات الأدوات العملية. وسوف تشارك اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) والمنظمات الإقليمية الأخرى المهتمة في عملية التنفيذ في أقاليمها، مع اعتبار أفريقيا ميدان التطبيق الأول بطبيعة الحال لهذا البرنامج.

الإجراءات: يُدعى المجلس إلى القيام بما يلي:

أ) حث الإيكاو على إجراء عملية جرد طوعية لقدرات الإشراف على التنظيم الاقتصادي لدى الدول الأعضاء والاحتياجات التي تحددها الدول بنفسها، على نحو منفصل ومُكمّل لبرنامجي (USOAP) و(USAP)، على أن يكون ذلك بمثابة المرحلة الأولى من برنامج منظم، وإنشاء قاعدة بيانات قائمة على الأدلة لتصميمه؛

ب) دعوة الإيكاو إلى وضع وتنسيق برنامج منظم ومستدام ومتعدد السنوات لتعزيز قدرات الإشراف على التنظيم الاقتصادي، على أن يكون ذلك في إطار الهياكل الحالية لإدارة بناء القدرات والتنفيذ (CDI) والهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد خلف الركب" (NCLB)، ووفقاً للأولويات التي تحددها المنظمة. وينبغي أن يجمع هذا البرنامج بين الدعم الطوعي بين الأقران والتوأمة بين هيئات الطيران المدني (من خلال الإعارات والاستعراض المشترك للحالات النموذجية)، وقاعدة مشتركة لمجموعات الأدوات، وتقديم تقارير دورية عن التقدم المحرز إلى الهيئات المختصة بالإيكاو، من دون تكرار قنوات بناء القدرات الحالية في مجالي السلامة والأمن، ومن دون إجراء أي تدقيق أو تقييم أو تصنيف للدول؛

ج) تشجيع الدول على النظر في المشاركة في البرنامج بوصفها جهات مقدمة للدعم بين الأقران أو مستفيدة منه، ودعوة المنظمات الإقليمية، لا سيما اللجنة الأفريقية للطيران المدني، إلى تنسيق المشاركة والترويج لها في أقاليمها، ودعوة الدول والمنظمات إلى إبلاغ الإيكاو بخبراتها من أجل إثراء عملية التطوير المستمر للبرنامج ومجموعات الأدوات والمواد الإرشادية المرتبطة به.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدفين الاستراتيجيين "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" و"عدم ترك أي بلد خلفخلف الركب".
الآثار المالية:	يُتوقع الاضطلاع بالإجراءات المقترحة في إطار برنامج عمل الإيكاو الحالي والمستقبلي والموارد المتاحة، رهناً بالأولويات التي تحددها المنظمة. وسوف تتحمل الدول المشاركة تكاليف الإعارات أو تُموَّل هذه الإعارات من خلال مساهمات من خارج الميزانية والتبرعات من شركاء التنمية.

المراجع:	"سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" (الوثيقة Doc 9587) البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) الهدف الاستراتيجي للإيكاو "عدم ترك أي بلد خلف الركب" وشبكة التدريب الخاصة ببرنامج التدريب المتقدم "ترينير" إدارة تنمية القدرات والتنفيذ (CDI) بالإيكاو، التقرير السنوي وبرنامج المساعدة الفنية للدول الأعضاء قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦ – "البيان الموحّد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" إعلان لومي الوزاري ومصفوفة التنفيذ، مؤتمر اتفاقية النقل الجوي في أفريقيا والمعرض المصاحب له، لومي، يونيو ٢٠٢٦

١- المقدمة

١-١ حدد المؤتمر عدداً من الأولويات للعقد القادم، وهي: النهوض بالأطر التنظيمية الاقتصادية، وتعبئة التمويل، وتعزيز مرونة القوى العاملة وحماية المستهلك، ووضع الأسس للسياسات المستندة إلى البيانات. ويعتمد التنفيذ العملي لكل هذه الأولويات على القدرات التنظيمية الاقتصادية لهيئات الطيران المدني، والتي تشمل: القدرة على تقييم طلبات حقوق النقل الجوي بناءً على معايير موضوعية، ومراقبة المنافسة، والتفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية وتفسيرها، وتصميم واستخدام الأدوات التنظيمية القائمة على البيانات. وتتسم هذه القدرات بعدم تكافؤ توزيعها بين الدول الأعضاء في الإيكاو، وخلافاً للإشراف على السلامة والأمن، فإنها تفتقر إلى آلية دعم عالمية ومخصصة لها.

١-٢ وتقترح الورقة إطاراً طوعياً للدعم بين الأقران والتوأمة في مجال الإشراف على التنظيم الاقتصادي؛ وبموجب هذا الإطار، تقوم هيئات الطيران المدني التي تتمتع بقدرات ناضجة في هذا المجال بمساعدة الهيئات الساعية إلى تعزيز قدراتها، وذلك من خلال الإعارات المنظمة، وعمليات الاستعراض المشترك للحالات النموذجية، وتقاسم مجموعات الأدوات العملية. وقد صُمم هذا الإطار ليعتمد على البنية الأساسية الحالية للتعاون الفني في الإيكاو، بما في ذلك الهدف الاستراتيجي لمبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب" وشبكة التدريب الخاصة ببرنامج ترينير المتقدم، بدلاً من إنشاء طبقة مؤسسية جديدة، ويهدف إلى دعم التنفيذ العملي للإصلاحات الأوسع نطاقاً المطروحة للنقاش في هذا المؤتمر تحت البند ٣ من جدول الأعمال.

١-٣ ولأغراض هذه الورقة، يُقصد بـ "القدرات التنظيمية الاقتصادية" الإمكانات المؤسسية والفنية والتحليلية التي تمتلكها هيئة الطيران المدني للاضطلاع بالمهام التنظيمية الاقتصادية المسندة إليها بموجب القانون الوطني واتفاقيات النقل الجوي الدولي، وبما يتفق مع وثيقة "سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" (Doc 9587). وتشمل هذه المهام: تقييم حقوق النقل الجوي وغيرها من طلبات الترخيص الاقتصادي بناءً على معايير موضوعية؛ والتفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية وتفسيرها وتنفيذها؛ ورصد المنافسة وظروف السوق؛ والتعامل مع إيداع التعريفات وفقاً للاتفاقيات المعمول بها؛ وحماية مصالح المستهلكين عندما تقع هذه المهمة ضمن نطاق اختصاص الهيئة؛ وجمع البيانات واستخدامها لدعم تصميم السياسات. ويخرج عن هذا النطاق الإشراف على السلامة والأمن، اللذين يغطيهما البرنامج العالمي للتدقيق في مجال الإشراف على السلامة (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP).

٢- المناقشة

٢-١ فجوة في القدرات تفتقر إلى الحاضنة المؤسسية

٢-١-١ تعتمد مهام الإشراف على السلامة والأمن في الإيكاو على بنية أساسية ناضجة لدعم القدرات تعمل منذ عقود مضت، وتشمل: عمليات التدقيق العالمية والموحدة في إطار البرنامج العالمي للتدقيق في مجال الإشراف على السلامة والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وخطط العمل التصحيحية المنظمة، وبعثات التعاون الفني المخصصة، وشبكة تدريب عالمية من خلال برنامج ترينير المتقدم. وفي المقابل، يفتقر الإشراف على التنظيم الاقتصادي إلى آلية عالمية مماثلة، وتحديداً في مجالات تقييم طلبات حقوق النقل الجوي بناءً على معايير موضوعية، ورصد المنافسة العادلة، والتفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية والمتعددة الأطراف وتفسيرها، والتعامل الشفاف والسريع مع التعريفات المودعة وفقاً لتلك الاتفاقيات، وتصميم الأدوات التنظيمية القائمة على البيانات. ومع ذلك، فإن هذه المهمة بالتحديد هي القناة التي سيتم من خلالها في نهاية المطاف تنفيذ معظم الإصلاحات التي ينظر فيها هذا المؤتمر على المستوى الوطني، والتي تعتمد عليها شركات الطيران للحصول على قرارات قابلة للتنبؤ بها، وجيدة التوقيت، وغير تمييزية.

٢-١-٢ ويختلف ترتيب إجراءات الإشراف على التنظيم الاقتصادي من دولة إلى أخرى، مما يعكس الاختلافات في التقاليد القانونية، وهياكل الأسواق، والاختصاصات المؤسسية، والموارد المتاحة. وتمتلك بعض هيئات الطيران المدني إدارات عامة مخصصة للتنظيم الاقتصادي، بينما تمارس هيئات أخرى هذه الوظائف إلى جانب مسؤولياتها في مجالي السلامة والأمن. ومع ذلك، تواجه جميع الهيئات تحدياً مشتركاً: وهو أن الإصلاحات المنظورة في هذا المؤتمر، سواء كانت آليات حقوق النقل الجوي القائمة على المعايير، أو ضمانات المنافسة العادلة، أو اتفاقات التمويل المختلط، أو أدوات السياسات القائمة على البيانات، تفرض متطلبات متزايدة على مهمة التنظيم الاقتصادي، وتعتمد قيمتها العملية على قدرة كل هيئة على إدارتها بشكل متسق وقابل للتنبؤ به. وبناءً على ذلك، فإن تعزيز هذه القدرة يمثل حاجة مشتركة يمكن للهيئات في مختلف مراحل تطورها أن تتعلم من بعضها البعض من خلالها.

٢-٢ إطار الدعم بين الأقران والتوأمة: مبادئ التصميم

٢-٢-١ يقوم هذا الإطار على ثلاثة مبادئ للتصميم. أولاً: أن تكون المشاركة طوعية بالكامل وقائمة على الطلب، حيث تعلن هيئات الطيران المدني المهتمة من تلقاء ذاتها—من خلال عملية جرد مبسطة تنسقها الإيكاو—إما عن القدرات التي يمكنها تقديمها وإما عن القدرات التي تسعى إلى بنائها، ويتم التوفيق بين أزواج الهيئات بناءً على ذلك، على النحو المألوف بالفعل في العناصر الطوعية للبرنامج العالمي للتدقيق مراقبة السلامة الجوية. ثانياً: يُقدّم الدعم من خلال إعارات منظمة واستعراض مشترك لحالات نموذجية دون الكشف عن أصحابها، مثل التحضير لمفاوضات الخدمات الجوية الثنائية، أو التعامل مع مذكرات إيداع التعريفات، أو تقييم شكاوى المنافسة، وبذلك يتم نقل القدرات من خلال الخبرة العملية بدلاً من التدريب العام وحده. ثالثاً: يعمل الإطار على إنتاج مجموعات أدوات عملية مشتركة وتحسينها تدريجياً، بما في ذلك قوائم مراجعة لتقييم حقوق النقل الجوي، ونماذج للمؤشرات الموضوعية للتمييز بين التشوه الحقيقي للسوق وضغوط المنافسة العادية. وتهدف هذه الأدوات إلى دعم اتخاذ قرارات شفافة وجيدة التوقيت وغير تمييزية بناءً على معايير موضوعية، تماشياً مع مبادئ المنافسة العادلة المنصوص عليها في وثيقة الإيكاو Doc 9587، بحيث لا تضطر الهيئات التي شرعت حديثاً في بناء قدراتها إلى تصميم منهجياتها من نقطة الصفر، بل يمكنها الاستعانة بأدوات تتسق مع الآليات القائمة على المعايير والخاضعة للنظر فيها في مواضع أخرى من هذا المؤتمر.

٢-٢-٢ وتُبرز تجربة أفريقيا تحدياً ينطوي على أهمية أوسع نطاقاً على الصعيد العالمي، وهو: التمييز بين نموذج

المساعدة الفنية ونموذج الدعم بين الأقران. وقد صُمم هذا الإطار عن قصد ليكون بمثابة دعم متبادل بين الأقران يربط بين هيئات الطيران المدني، بدلاً من أن يكون مساعدة فنية أحادية الاتجاه، نظراً لأن الممارسات التنظيمية تختلف باختلاف التقاليد القانونية وبنيات الأسواق، كما أن الهيئات المقدمة للدعم تستفيد بدورها من الاطلاع على مجموعة أوسع من الحالات والبيئات التنظيمية مقارنةً بما تتيحه أسواقها المحلية وحدها. وتقتصر التكلفة التي تتحملها الميزانية العادية للإيكاو على التنسيق والتوفيق بين الأطراف، وليس تمويل الإعارات، التي ستتحملها الدول المشاركة بشكل ثنائي أو تسعى لتمويلها من خلال المساهمات الخارجة عن الميزانية ومساهمات الشركاء الإنمائيين، تماشياً مع نموذج التمويل المستخدم بالفعل في عدد من أنشطة التعاون الفني للإيكاو تحت مظلة مبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب".

٢-٣ تتحدد النتائج باكتساب القدرة التنظيمية، وليس بمجرد بالالتزام

٢-٣-١ تمثل القدرات التنظيمية عاملاً مشتركاً يحدد مدى ترجمة الالتزامات الرسمية إلى نتائج قابلة للاستغلال تجارياً. فتقييم طلب للحصول على حقوق الحرية الخامسة بناءً على معايير موضوعية ضمن إطار زمني قابل للتنبؤ به، أو التمييز بين التشوه الحقيقي للسوق وبين ضغوط المنافسة العادية، يتطلب أدوات تحليلية، وخبرة إجرائية، وكوادر متخصصة تعمل جميع هيئات الطيران المدني على تطويرها باستمرار بالتزامن مع تطور الأسواق والإصلاحات. وحيثما تكون هذه الأدوات والكوادر لا تزال قيد البناء والتطوير، يصبح من الصعب عملياً تحقيق أهداف تحرير النقل الجوي، المتمثلة في إمكانية التنبؤ، والالتزام بالمواعيد المحددة، والتطبيق المتسق للمعايير، سواء للهيئات أو للمشغلين الجويين على حد سواء. وهذه من التحديات العامة التي تواجه التنفيذ، وليست من أوجه القصور في السياسات، وتتمثل أفضل السبل لمعالجتها في تعزيز القدرات بدلاً من إدخال المزيد من التحسينات على الالتزامات القانونية خلف هذه السياسات.

٢-٣-٢ ويُعد نموذج الدعم بين الأقران الذي يقوم عليه الإطار ملائماً بشكل خاص لسد هذا النوع من الفجوات؛ نظراً لأن المعرفة المطلوبة في هذا الصدد هي معرفة ضمنية وعملية إلى حد كبير، وليس من النوع الذي يمكن تدوينه في المواد الإرشادية فحسب؛ فهي تشمل على سبيل المثال: كيفية فحص الطلبات وفرزها فعلياً، وكيفية إيجاد السند والمسوغ القانوني في الحالات التي تحتمل وجهين، وكيفية التمييز بين مخاوف المنافسة والدخول العادي إلى السوق. ومن ثمّ، فإن عمليات الإعارة المنظمة والاستعراض المشترك للحالات ينقل هذه المعرفة الضمنية بشكل مباشر، وهو ما لا يمكن لوثيقة إرشادية مكتوبة تحقيقه مهما بلغت دقة صياغتها. علاوة على ذلك، ستؤدي المشاركة في هذا البرنامج بمرور الوقت إلى تكوين حصيلة متنامية من الخبرات العملية المشتركة التي يمكن للإيكاو الاستعانة بها لتحسين موادها الإرشادية وما تقوم به من أعمال التقييم المقارن.

٢-٤ نقطة الارتكاز المؤسسية: البناء على آليات الإيكاو القائمة وتجنب تكرارها

٢-٤-١ صُمِّمَ البرنامج المقترح عن قصد ليعتمد على آليات الإيكاو القائمة، بدلاً من تقديمه كمفهوم جديد ومستقل. وتوفر مبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب" بالفعل منصة معترفاً بها لتقديم الدعم الموجه والقائم على الاحتياجات للدول الأعضاء. كما يتولى برنامج ترينير المتقدم بالفعل تشغيل البنية الأساسية للاعتماد وضمان الجودة اللازمة لتوثيق المواد التدريبية والجهات المقدمة للدورات. ويتمثل دور الإيكاو في تنظيم هذا البرنامج وتنسيقه، ويشمل ذلك: إجراء عمليات الجرد الدورية، وتسهيل التوفيق بين هيئات الطيران المدني المشاركة، وإدارة الإطار المنهجي وقاعدة مجموعات الأدوات، وتقديم تقارير دورية عن التقدم المحرز والدروس المستفادة إلى هيئات الإيكاو المختصة. ومن شأن إدراج هذه المهام ضمن الهياكل القائمة تجنب إنشاء ترتيبات إدارية جديدة ، وتفادي التداخل المؤسسي، والحد من التكاليف الإضافية، وضمان الاستمرارية بمرور الوقت، ومنح البرنامج إمكانية الاستفادة فوراً من علاقات الإيكاو الراسخة مع هيئات الطيران المدني الإقليمية ودون الإقليمية.

٢-٤-٢ وقد صُمِّمَ البرنامج كآلية عالمية مفتوحة أمام أي هيئة مهتمة بالمشاركة، وتُعد أفريقيا ميداناً بديهياً للتطبيق، بالنظر إلى الخبرات المكتسبة من "سوق النقل الجوي الأفريقية الموحدة" (SAATM) والأولويات التي أبرزها "إعلان لومي الوزاري ومصفوفة التنفيذ" اللذان اعتُمدا في لومي في يونيو ٢٠٢٦. وتُعد اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) والمنظمات الإقليمية الأخرى للطيران المدني الجهات الأكثر ملاءمة لتنسيق وتعزيز المشاركة في أقاليمها؛ وسوف تعمل الإيكاو بالتشاور الوثيق معها، ولا سيما مع اللجنة الأفريقية، في تصميم البرنامج وإطلاقه. ومع ذلك، ينبغي النظر إلى هذا النموذج باعتباره منهجية واحدة للتنفيذ وليس قالباً عالمياً موحداً، نظراً لاختلاف الهيئات في قدراتها الأولية، وتقاليدها القانونية، وهياكل أسواقها. ويقتصر دور الإيكاو على تنسيق البرنامج وإدارة قاعدة مجموعات الأدوات، تاركةً للهيئات المشارِكة الاهتمامَ بموضوع المزاوجة ووتيرتها.

٢-٥ ضمانات ضد التكرار والأعباء غير المبررة

٢-٥-١ من بين المخاوف المشروعة أن يؤدي وجود إطار يعتمد على تطوع الهيئات بوقت موظفيها، من الناحية العملية، إلى الإفراط في الاعتماد على عدد قليل من هيئات الطيران الغنية بالموارد، أو أن ينظر مقدمو الدعم المحتملون إلى الإطار باعتباره عبئاً وليس فرصةً. وبناءً على ذلك، يضع الإطار حداً أقصى لنطاق أي إعارة فردية أو استعراض لحالة معينة، ويسمح للهيئات المقدمة للدعم بتحديد عدد ونوع عمليات التوأمة التي ترغب في دعمها. كما أنه مبني صراحةً على مبدأ التبادل وليس الدعم من جهة إلى أخرى، لضمان أن تستفيد الهيئات المقدمة للدعم أيضاً من خلال الاطلاع على مجموعة أوسع من الممارسات التنظيمية مقارنة بما تتيحه قوانين الدولة التي تقع الهيئة فيها.

٢-٥-٢ ويتعلق الضمان الثاني بالسرية والحساسية التنافسية. فمواد الحالات التي يتم تبادلها من خلال عمليات الإعارة والاستعراض المشترك غالباً ما تمس مسائل حساسة من الناحية التجارية أو الدبلوماسية، بما في ذلك المفاوضات الثنائية القائمة. وبناءً عليه، ينبغي أن يعمل الإطار بموجب اتفاقات موحّدة للسرية مماثلة لتلك السارية بالفعل في بعثات التعاون الفني التابعة للإيكاو، مع إخفاء هوية مواد الحالات أو تجميعها متى تطلبت الحساسية التجارية أو الدبلوماسية الأساسية ذلك، وبما يضمن ألا تنطوي المشاركة على أي مخاطر مادية قد تضر بالموقف التفاوضي الخاص بالهيئة نفسها.

٣- الموقف بشأن السياسات والخلاصة

٣-١ تؤكد الخبرات المكتسبة في مختلف الأقاليم، بما في ذلك تطبيق أفريقيا لسوق النقل الجوي الأفريقية الموحدة (SAATM)، أن وتيرة وعمق الالتزامات الرسمية بتحرير النقل الجوي قد تجاوزت باطراد، في السنوات الأخيرة، القدرات التنظيمية المتاحة لتنفيذها. وبناءً على ذلك، فإن التحدي الأساسي الذي يواجه هذا المؤتمر لا يقتصر على الدفع قُدماً بمزيد من الإصلاحات الموضوعية فحسب، بل يمتد ليشمل ضمان تزويد المؤسسات المسؤولة عن إدارة هذه الإصلاحات بالأدوات والقدرات اللازمة للقيام بذلك.

٣-٢ ويتيح إطار الدعم بين الأقران والتوأمة الطوعي المقترح في هذه الورقة آلية تبادلية ومنخفضة التكلفة لسد هذه الفجوة، بالاستفادة من البنية الأساسية الحالية للتعاون الفني في الإيكاو بدلاً من المطالبة بإنشاء مؤسسات جديدة أو تخصيص موارد جديدة كبيرة في الميزانية. ولا يقتصر نطاق أهمية هذا الإطار على إقليم بعينه؛ إذ إنَّ كل دولة ممثلة في هذا المؤتمر تتولى إدارة مهام التنظيم الاقتصادي بشكل أو بآخر، وكل دولة مرشحة لتحقيق مكاسب من وجود قناة منظمة لتبادل الخبرات التنظيمية العملية، سواء بوصفها دولة مقدمة للدعم أو مستفيدة منه.

٣-٣ ويستمد هذا المقترح قوته مباشرةً من الخبرة العملية للهيئات، بما في ذلك خبرة الجزائر نفسها، إذ تمر هذه الهيئات نفسها بمرحلة تعزيز قدراتها التنظيمية الاقتصادية؛ ومن ثمّ فإن المقترح يُقدَّم بهذا المنظور المشترك وليس بوصفه نموذجاً مثبت الجدوى لأفضل الممارسات. وتؤكد الجزائر استعدادها للمشاركة في عملية الجرد المقترحة، سواء كجهة محتملة لتقديم الدعم بين الأقران في مجالات محددة من ممارساتها التنظيمية الخاصة، أو كجهة مستفيدة في مجالات أخرى. كما تطلب دعم الإيكاو في وضع آلية التنسيق الخاصة بالإطار، ومنهجية التقييم الذاتي، والقاعدة الأولية لمجموعات الأدوات، بالتشاور مع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية المهتمة.

— انتهى —