



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٤ من جدول الأعمال: التعاون الفني: السياسات والأنشطة الخاصة بالتعاون الفني

السياسات والأنشطة الخاصة بالتعاون الفني

خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الملخص التنفيذي

تقدّم ورقة العمل هذه موجزاً عاماً عن أنشطة برنامج الإيكاو للتعاون الفني التي نُفذت خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨ ومعلومات محدّثة عن تنفيذ سياسات الإيكاو واستراتيجيتها في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية، فضلاً عن برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV) الذي تتولى إدارة التعاون الفني إدارته. ويعرض المرفق (أ) بالتقرير تحليلاً لنتائج أداء برنامج التعاون الفني خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨، من المنظورين المالي والتشغيلي غير القابل للقياس الكمي. أما المرفق (ب) بالتقرير فيعرض نتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية للفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨، إلى جانب معلومات عن توزيع التكاليف بين هذا الصندوق والميزانية العادية خلال الفترة المشمولة بالتقرير. وترد في المرفق (ج) إنجازات البرنامج مصنّفة حسب الاهداف الاستراتيجية، فيما يتضمن المرفق (د) التغييرات التحريرية التي يُقترح إدخالها على قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية"، لكي تعتمد الجمعية العمومية بصيغته المنقّحة.

الإجراءات: تُدعى الجمعية العمومية إلى اتخاذ الإجراءات التالية:

- (أ) تذكير الدول المتعاقدة، عند النظر في وضع أو تحسين البنى الأساسية للطيران المدني في بلدانها، بأن تأخذ في الاعتبار مزايا الاستفادة من برنامج الإيكاو للتعاون الفني في مشاريعها الخاصة بالطيران المدني؛
- (ب) حتّ الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني بواسطة الإيكاو، على إيلاء الأولوية للنتائج والتوصيات المنبثقة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، وغير ذلك من المصادر، كالاستنتاجات والقرارات الصادرة عن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، بهدف معالجة أوجه القصور وحل الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، واغتنام الفرص السانحة للتحسين في جميع مجالات الطيران المدني، مع العمل في الوقت ذاته على تقديم المساهمة المباشرة لتحقيق جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛
- (ج) حتّ الدول المتعاقدة على توفير موارد مالية وبشرية دائمة من خلال برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران، من أجل تطوير قدرات الدول المستفيدة في مجال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وتعزيز نموها وقدرتها على الاعتماد على النفس؛
- (د) توجيه طلب إلى الأمانة العامة لمواصلة إنكاء وعي الدول وهيئات القطاع الخاص والجهات المانحة بمزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ مشاريع بناء القدرات ووضع البنى الأساسية في مجال الطيران المدني؛

ه) اعتماد "البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية" بصيغته المنقحة الواردة في المرفق (د)، الذي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦.	
الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.	
الأثار المالية: يُمول برنامج التعاون الفني من الحكومات والجهات المانحة والمؤسسات المالية وغيرها من الكيانات التي تقدم تبرعات مالية أو عينية لمشاريع التعاون الفني. وتعتمد إدارة التعاون الفني على التمويل الذاتي وتعمل وفقاً لمبدأ استرداد التكاليف.	
المراجع: الوثيقة Doc 10075 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٦/١٠/٦) الوثيقة A39-EX - Doc 10082 (تقرير ومحاضر جلسات اللجنة التنفيذية) ورقات العمل A40-WP/4 و A40-WP/49 و A40-WP/50	

١- لمحة عامة

١-١ يشكّل برنامج التعاون الفني للإيكو الأداة التشغيلية الرئيسية لترسيخ أهداف التعاون الفني للمنظمة، بما في ذلك تعزيز قدرة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكو وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. وقد شدّدت الجمعية العمومية على الأهمية المتواصلة لهذا البرنامج من خلال عدة قرارات تشمل القرار ٣٩-١٦ المعنون "البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية"، الذي ينص على أن برنامج التعاون الفني نشاط يحظى بأولوية دائمة في الإيكو ويكمل دور البرنامج العادي في توفير الدعم للدول فيما يخص التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وخطط الملاحة الجوية، فضلاً عن تطوير الموارد البشرية والبنى الأساسية لإدارة الطيران المدني. ويشكّل هذا البرنامج كذلك أداة من الأدوات الرئيسية التي تعتمد عليها الإيكو في دعم الدول لمعالجة أوجه القصور وإجراء التحسينات اللازمة في مجال الطيران المدني، وفقاً لما يتم تحديده من مصادر عديدة تشمل برامج الإيكو للتدقيق والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGS) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs).

٢-١ ويهدف هذا التقرير إلى إبراز نتائج أداء برنامج التعاون الفني خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨، من المنظورين المالي والتشغيلي غير القابل للقياس الكمي، فضلاً عن تقديم معلومات محدّثة عن سياسات واستراتيجيات الدعم الفني في الأجلين المتوسط والطويل. وبينما تقدم هذه الورقة عرضاً موجزاً للأنشطة التي نُفذت خلال هذه الفترة، يمكن الاطلاع في التقارير السنوية المقدّمة من المجلس إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨ (البند رقم ١١ من جدول أعمال اللجنة التنفيذية) على مزيد من التفاصيل التشغيلية، بما في ذلك ملخصات لأهم إنجازات المشاريع.

٣-١ وقد أعدت إدارة التعاون الفني خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨ حزمة هامة من المشاريع الممولة أساساً من الحكومات أو مقدّمي الخدمات، والتي أسهمت بشكل كبير في تعزيز سلامة الطيران، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، فضلاً عن التنمية الاقتصادية وحماية البيئة على الصعيد العالمي. وخلال هذه الفترة، حصلت أكثر من ١٣٨ دولة و ١٠ منظمات على المساعدة من خلال تنفيذ ما يبلغ متوسطه سنوياً ١٠٧ من مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية ومشاريع برنامج الإيكو للمتطوعين في مجال الطيران.

٤-١ ونظراً لهيكل التمويل الذاتي لإدارة التعاون الفني الذي يملئ عليها استرداد تكاليفها الإدارية والحرص في الوقت ذاته على إبقاء معدلات تكاليف الدعم عند المستوى الأدنى، فإن التحدي الرئيسي خلال فترة الإبلاغ ٢٠١٦-٢٠١٨ تمثل في الحفاظ على الاتجاه التصاعدي للتنفيذ ونتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، دون المساس بقدرة الإدارة على تنفيذ المشاريع وتقديم خدمات عالية النوعية إلى الدول الأعضاء بتكلفة معقولة. غير أن نتائج العمليات تُظهر تراجعاً في حجم التنفيذ خلال الفترة الثلاثية المنصرمة، في حين استمر صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في تسجيل فائض متزايد يُعزى بشكل رئيسي إلى ارتفاع سعر صرف الدولار الأمريكي وعوامل أخرى غير خاضعة لسيطرة الإيكاو بشكل كامل. وتعتزم إدارة التعاون الفني تطبيق نموذج مالي جديد خلال الفترة الثلاثية القادمة يحدّ بشكل كبير من الاعتماد المفرط على العوامل المتصلة بعدم الأداء.

٥-١ وتجدر الإشارة إلى أن فترة الإبلاغ هذه قد شهدت إعداد خطة تشغيل سنوية متجددة لبرنامج التعاون الفني، حيث تشكل جزءاً لا يتجزأ من خطة أعمال الإيكاو وترسم الأهداف والاستراتيجيات التي ينبغي اتباعها خلال السنوات الثلاث المقبلة، بما في ذلك المتطلبات المالية والتشغيلية. وتحلّ الخطة التشغيلية، التي دخلت حيز النفاذ منذ عام ٢٠١٦، محلّ الخطة الإدارية التي كانت تُعرض على المجلس منذ عام ٢٠١٠، وتشكل خريطة طريق سنوية للتفاعل بين إدارة التعاون الفني والمجلس لتيسير دوره التنظيمي الرئاسي. وقد أفضت هذه الخطة التشغيلية إلى عملية إبلاغ مستقرة ويمكن التنبؤ بها، أخذة في الاعتبار التوصيات الهادفة إلى تحسين كفاءة إدارة التعاون الفني وفعاليتها على المستوى الإداري، والمنبثقة من مصادر متعددة تشمل عمليات التدقيق في الأداء والتدقيق المالي أو عمليات التقييم التي أجراها المدققون الداخليون والخارجيون لإدارة التعاون الفني أو ما يتصل بها من مجالات خلال السنوات الأخيرة، فضلاً عن قرارات المجلس.

٦-١ ويعدّ رضا الزبائن مؤشراً رئيسياً على جودة الخدمة. وخلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨، يجدر تسليط الضوء على توحيد نظام إدارة الجودة (QMS) الذي يركز على ضمان لياقة الإدارة لأداء غرضها، وذلك من خلال توحيد وتوثيق وتحسين الإجراءات التشغيلية بما يلبي توقعات الزبائن أو يفوقها، والعمل بشكل دائم على تحسين دورها كمقدم خدمات مضافة القيمة. وبعد إعداد نظام إدارة الجودة وتنفيذه وحصوله على شهادة أيزو ISO 9001:2008 في خريف عام ٢٠١٤، نجحت الإدارة في ترقية نظام إدارة الجودة إلى متطلبات المعيار ISO 9001:2015 لينال الشهادة الجديدة في عام ٢٠١٨. وفي إطار عملية التحسين المستمر، يجري بشكل منتظم رصد وتحليل معدلات رضا الزبائن عن خدمات إدارة التعاون الفني بهدف تحسين الأداء الزمني والنوعي لتنفيذ المشاريع ورفع المعدل الإجمالي لرضا الزبائن. وبالإضافة إلى الاستقصاءات الرسمية والمتكررة التي تجريها الإدارة لجمع المعلومات وتحليلها عن رضا الزبائن، وفقاً لنظامها لإدارة الجودة القائم على معيار الأيزو ISO 9001:2015، فقد عهد المجلس إلى طرف خارجي بإجراء استقصاء عن رضا الزبائن كل عامين، ابتداء من عام ٢٠١٥، من أجل تقييم خدمات الإدارة فيما يتعلق بجميع مشاريعها الجارية والتي أُنجزت في الآونة الأخيرة. وأجري الاستقصاء الأول في عام ٢٠١٥ ثم أُجري مجدداً في عام ٢٠١٧. وأكدت نتائج الاستقصاءين معا أن الغالبية الساحقة من المجيبين أعربت عن رضاها البالغ عن خدمات الإدارة، وفي استقصاء عام ٢٠١٧، الذي سجّل زيادة بنسبة تزيد عن ١٠ في المائة في عدد الردود الإيجابية، رجّح عدد كبير من المجيبين الاستعانة بخدمات الإدارة مجدداً في إطار مشاريع مقبلة.

٧-١ ومن بين المبادرات الرامية إلى تحسين أساليب عمل إدارة التعاون الفني، شهدت الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ مواصلة وضع نظام إدارة أساليب العمل (BPMS) المعني بالتشغيل الآلي لعمليات الإدارة وترشيدها. ويسهم هذا النظام في تيسير رصد المشاريع الجارية في الزمن الحقيقي والإبلاغ المفصل عنها وزيادة الكفاءة من خلال تعزيز الجهود الرامية إلى الحد من المعاملات الورقية، وتوفير قدرات إدارة الوثائق وتتبعها، وتحقيق الربط البيئي مع التطبيقات الحالية، لا سيما نظام (Agresso) لتخطيط موارد المؤسسة (ERP) الذي تستخدمه الإيكاو. ومن المتوقع أن يبدأ العمل بهذا النظام في جميع أقسام إدارة التعاون الفني بحلول ديسمبر ٢٠٢٠.

٢- سياسة واستراتيجية الدعم الفني

١-٢ يوجز "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية" الذي اعتمده الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين في شكل القرار ٣٩-١٦، البيان العام للمبادئ والسياسات الطويلة الأمد والقيم الجوهرية التي تعتمدها المنظمة في تقديم خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية. وفي حين تتولى المكاتب الإقليمية وأقسام تخطيط ودعم التنفيذ في إدارتي الملاحة الجوية والنقل الجوي تنسيق أنشطة المساعدة الفنية الممولة من الميزانية العادية للإيكاو والصناديق الطوعية، فإن مسؤولية برنامج التعاون الفني للإيكاو، الممول من الحكومات المستفيدة أو الجهات مانحة، تظل على عاتق إدارة التعاون الفني، التي تقدم أيضاً المساعدة الفنية إذا قررت الأمانة العامة وجود حاجة لذلك. وقد نفذت الإدارة خلال الفترة المشمولة بالإبلاغ خمسة مشاريع للمساعدة الفنية تم تمويلها من خلال صندوقي الإيكاو للسلامة وأمن الطيران. ويرد تقرير منفصل عن برنامج المساعدة الفنية للإيكاو وطى ورقة العمل A40-WP/4، فيما يتضمن المرفق (د) بهذا التقرير تحديداً بسيطاً يشمل التغييرات التحريرية اللازمة المقترحة إدخالها على نص القرار ٣٩-١٦، لكي تعتمده الجمعية العمومية بصيغته المنقحة.

٢-٢ ولا بد من العمل على بناء الشراكات وحشد الموارد للحصول على تمويل مستدام ويمكن التنبؤ به لتقديم الدعم الفني وتقادي تكرار الجهود. ونظراً إلى افتقار نسبة كبيرة من الدول الأعضاء في الإيكاو إلى الأموال اللازمة لتطوير البنى الأساسية والموارد البشرية للطيران المدني في بلدانها بصورة فعالة ومتسقة، فقد وُضع برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (والصندوق الطوعي المرتبط به) كخطوة استراتيجية في إطار مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" لتعزيز نمو الدول واعتمادها على نفسها، وذلك من خلال تقديم مساعدة قصيرة الأمد وتنسيق نشر المهنيين العاملين في إطار برنامج المتطوعين، لصالح الحكومات المحتاجة لهذه المساعدة. وفي حين واصلت الإيكاو، خلال الفترة الثلاثية، تشجيع شركائها على المساهمة في أنشطة الدعم الفني من خلال تقديم الموارد المالية والبشرية المستمرة، فقد قرر المجلس، لرغد المبالغ الضئيلة نسبياً الواردة من هذه المصادر الخارجة عن الميزانية، أن يخصص لصندوق الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران و/أو لمشاريع المساعدة الفنية نسبة ٥٠ في المائة من الفائض السنوي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المخصص لصندوق الكفاءة والفعالية الخاص بإدارة التعاون الفني، على ألا يتجاوز هذا المبلغ ١٢٥ ٠٠٠ دولار كندي سنوياً. وقد نُفذت منذ إنشاء هذا البرنامج تسعة مشاريع. وينصّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٧ على سياسات الإيكاو السارية على برنامج المتطوعين في مجال الطيران، الذي تديره إدارة التعاون الفني منذ عام ٢٠١٦. ويرد التقريران الخاصان بهذا الموضوع في ورقتي العمل A40-WP/49 و A40-WP/50.

٣-٢ وشهد عام ٢٠١٨ استعراضاً شاملاً للترتيبات المؤسسية والآليات الإدارية القائمة التي تنظم تقديم خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية، بهدف تحسين إدارة وتنسيق هذه الأنشطة وتعزيز المساءلة بالنسبة لجميع الجهات المعنية في الإيكاو، مما أدى إلى إعادة تعريف الأدوار والمسؤوليات لكل مرحلة من مراحل دورة المشروع، ابتداء من الترويج إلى الإعداد والرصد والتنفيذ وضمان الجودة. ومن أهم التطورات تأثيراً إيجابياً إسناد مهام التوعية والتواصل الجديدة إلى المكاتب الإقليمية، بحيث تتولى هذه المكاتب الترويج لخدمات إدارة التعاون الفني في أقاليمها، فضلاً عن تحديد المشاريع الجديدة الممكنة التي يمكن أن تنفذها الإدارة في مجال الطيران المدني، بالإضافة إلى تعزيز عملية ضمان الجودة بتعزيز نطاقها وإشراك الإدارات المعنية والمكاتب الإقليمية فيها، اتكالاً على قربها الجغرافي من الدول وما يتوفر لديها من دراية فنية يمكن الاستفادة منها بصورة استباقية في رصد المشاريع وتقديم الدعم الفني في تقييم نتائجها النهائية. وقد أُطلق مشروع رائد لتقييم مدى فعالية هذه التغييرات الحديثة وتأثيرها من ناحية الموارد اللازمة وما توفره للدول من قيمة مضافة، فضلاً عن استخلاص الدروس التي يمكن الاستفادة منها في صقل هذه العملية.

٤-٢ وتشمل الأنشطة الأخرى الجديرة بالتنويه خلال الفترة المشمولة بالإبلاغ اضطلاع فريق داخلي متعدد التخصصات بإجراء تحليل أولي لاستراتيجية إدارة التعاون الفني ونموذج أعمالها بهدف تعزيز أساليب تقديم الخدمات من خلال توخي قدر أكبر من الشفافية والمساءلة وأعلى مستوى من الجودة لفائدة الدول الأعضاء. وأسفرت مداولات المجلس بشأن هذا الاقتراح عن موافقته على دمج مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) في هيكل الإدارة بحلول نهاية العام وكذلك قرار بمواصلة أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو التي ينبغي تنفيذها بحلول نهاية عام ٢٠٢٠.

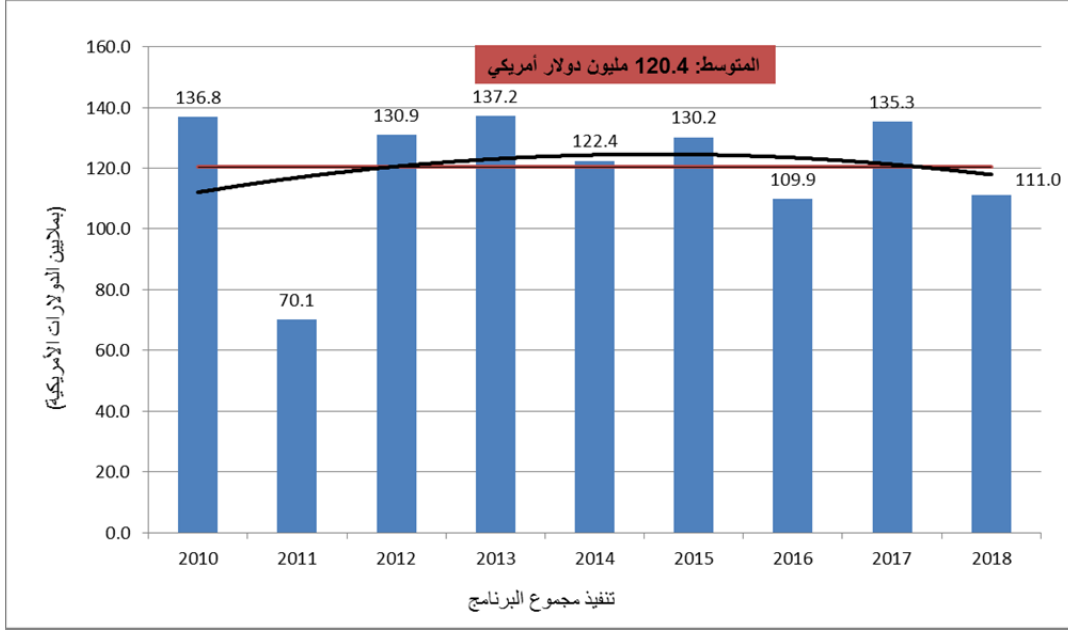
٥-٢ وقد أبدت الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين تأييدها لعزم الإيكاو على تعزيز رقابة المنظمة على أنشطة المشتريات، بصورة عاجلة، من خلال تعزيز الشفافية والمساءلة وتبادل المعلومات عن الممارسات المحظورة للبائعين. وتتصّ سياسة الإيكاو بشأن جزاءات البائعين، التي أقرها المجلس في عام ٢٠١٧، على إطارٍ يمكن الإيكاو من النظر في الادعاءات بشأن ممارسات محظورة، كالاختيال والفساد والتواطؤ والإكراه والسلوك غير الأخلاقي وعرقلة العدالة، ومن ثم إصدار قرارات بشأن أهلية البائعين للمشاركة في أنشطتها الخاصة بالمشتريات. وتحظى هذه السياسة بدعم الأداء الكفء لمجلس العقود لدى الإيكاو، بمشاركة الإدارة القانونية وفرع الشؤون المالية وإدارة الملاحة الجوية، الذي استمر في حماية المنظمة من المخاطر المالية المحتملة، وضمان تنفيذ عمليات المشتريات على النحو السليم، لا سيما فيما يتعلق بتطبيق قواعد السلوك لدى الأمم المتحدة وأحكام قواعد المشتريات لدى الإيكاو. ولم تتلق الإيكاو، منذ اعتماد هذه السياسة، أي ادعاءات للتحقيق فيها بشأن ضلوع بائعين في ممارسات محظورة خلال عملية المشتريات.

٦-٢ ومع أن إدارة التعاون الفني تحتفظ بسجلٍ نشط من الخبراء الدوليين وشركات الاستشارة المسجلة في جميع ميادين الطيران المدني عملياً، فقد وُضعت في عام ٢٠١٨ خطة لاستقطاب المواهب من أجل التصدي للعجز القائم في الكفاءات الأساسية للطيران، لتمكين الإدارة من الحفاظ بصورة فعالة على مركزها العريق كرائد عالمي في مساعدة الدول على سد الفجوات الداخلية في مجال القدرات. وتهدف خطة استقطاب المواهب كذلك إلى دعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من خلال تعبئة الموارد ونشر الخبراء في مجال الطيران.

٧-٢ ولتعزيز المكانة العالمية للإدارة ودعم أنشطتها في مجال التواصل والتوعية خلال الفترة الثلاثية، واصلت الإدارة، في إطار جهد دائم ومستمر، الاستفادة من جميع الفرص المتاحة للترويج لما تتفرد به الإدارة من قيمة في مجال تنفيذ مشاريع الطيران المدني عالمياً بالنسبة إلى الدول ومقدمي الخدمات والجهات المانحة والمؤسسات المالية والقطاع الخاص، ونطاق المساعدة والخدمات الممكنة من خلال الإيكاو، فضلاً عن مزايا اختيار المنظمة كشريك مميز عند طلب المساعدة الخارجية. واتخذت الإدارة عدداً من التدابير المحددة لتعزيز أنشطتها في مجالي الاتصالات والدعاية، بما في ذلك تنظيم الندوة العالمية الثانية للتعاون في مجال الطيران (GACS 2) في أثينا باليونان في خريف عام ٢٠١٧، بالإضافة إلى إعداد حزم ترويجية وتوزيعها. كما أدمجت في هيكل الإدارة مؤخراً وظيفة جديدة مخصصة لاستراتيجية التسويق.

٨-٢ وبالنسبة للمستقبل، تهدف استراتيجية الإيكاو للفترة الثلاثية القادمة إلى تعزيز موقع إدارة التعاون الفني ضمن المنظمة ككل وتمييزها عن بقية مقدمي الخدمات المماثلة بتسليط الضوء على القيمة المضافة للعمل مع الإدارة، فضلاً عن تنويع حضورها على مستوى التوزيع الجغرافي.

الرسم البياني رقم ١ - اتجاه تنفيذ البرنامج حسب السنة



مصادر التمويل

٣- لا تزال مصادر التمويل الإجمالية هي نفسها المسجلة خلال الفترة الثلاثية السابقة، حيث يأتي الجزء الأكبر من الحكومات التي تمول مشاريعها (بنسبة ٩٩,٥٪). وبلغت مساهمات الجهات المانحة ١,٨ مليون دولار أمريكي (نسبة ٠,٥٪)، مقابل ٢,٧ مليون دولار أمريكي (نسبة ٠,٧٪) ومبلغ ٣,٩ مليون دولار أمريكي (نسبة ١,١٪) خلال في الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٣ والفترة ٢٠١٢-٢٠١٠، على التوالي. ويقدم الجدول ٢ ملخصاً للمساهمات الخارجية المقدمة من الجهات المانحة في إطار آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو.

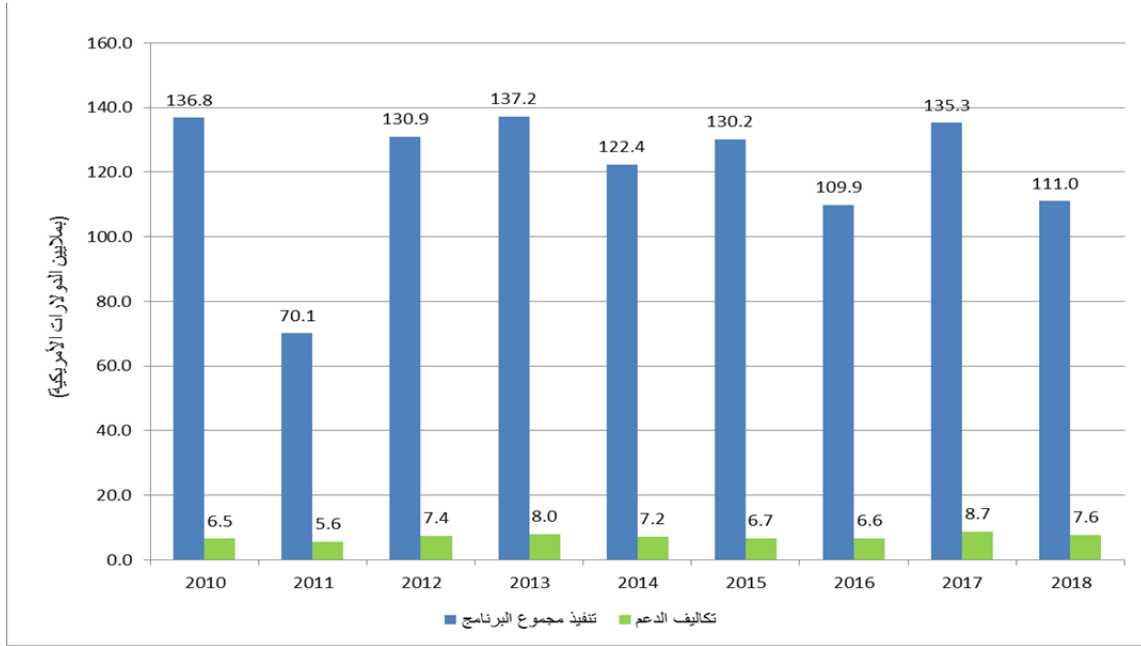
الجدول رقم ٢ - مصادر التمويل الخارجية من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٨

مصادر التمويل الخارجية من عام 2010 إلى عام 2018 (بالدولارات الأمريكية)				
EX/24 مصدر التمويل	السنوات			المجموع الإجمالي
	2018-2016	2015-2013	2012-2010	
شركة إيرباص	250,000	208,119	431,200	889,319
شركة اتصالات الطيران اللاسلكية التاييلندية المحدودة	20,000	0	0	20,000
شركة اتصالات الطيران اللاسلكية التاييلندية المحدودة	0	0	19,973	19,973
أمن الطيران	98,400	235,590	0	333,990
شركة بوينغ	272,009	208,616	381,500	862,125
المديرية العامة للطيران المدني في تبلي	13,400	0	0	13,400
اللجنة الأوروبية	0	0	146,900	146,900
إدارة الطيران الاتحادية	280,500	23,431	464,200	768,131
فرنسا	0	431,645	0	431,645
التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية	0	0	949,600	949,600
شركة Selex ES Technologies Ltd.	26,879	0	0	26,879
إسبانيا	10,248	121,875	502,900	635,023
وزارة النقل الكندية	77,694	183,486	180,800	441,980
برنامج الأمم المتحدة الإنمائي - الصندوق الإنمائي المتعدد الماتحين	0	0	117,200	117,200
إدارة عمليات حفظ السلام	314,175	279,600	602,425	1,196,200
مكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع	11,536	0	0	11,536
صندوق سلامة الطيران	276,521	1,013,564	14,000	1,304,085
مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والتراكات	196,000	0	0	196,000
البنك الدولي	0	0	100,000	100,000
المجموع	1,847,362	2,705,926	3,910,698	8,463,986

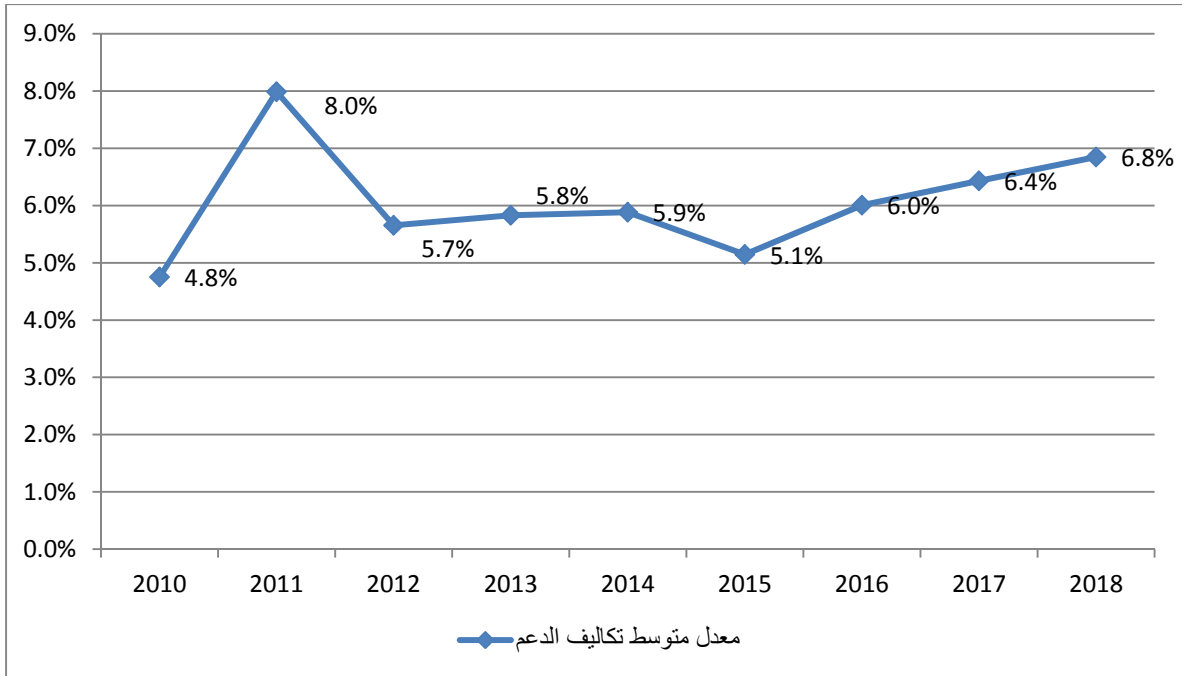
تكاليف الدعم

٤- بلغ إجمالي تكاليف الدعم (إيرادات الرسوم الإدارية) المستردة لإدارة برنامج التعاون الفني مقابل إجمالي تنفيذ البرنامج البالغ ٣٥٦,٢ مليون دولار أمريكي من عام ٢٠١٦ إلى عام ٢٠١٨ ما قدره ٢٢,٩ مليون دولار أمريكي، وهو ما يمثل متوسط بنسبة ٦,٤٪ للفترة، مقارنةً مع نسبة ٥,٦٪ ونسبة ٦,١٪ خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ والفترة ٢٠١٠-٢٠١٢، على التوالي. ويشير الرسم البياني رقم ٢ إلى تكاليف الدعم المستردة خلال الفترات الثلاثية الثلاث الماضية، وهو ما يدل على حدوث زيادة طفيفة في متوسط نسبة تكاليف الدعم خلال الفترة الثلاثية الحالية بسبب الزيادة النسبية في أنشطة الموظفين الميدانيين. وتتأثر التغيرات السنوية في معدلات تكاليف الدعم الموضحة في الرسم البياني ٣ بالتوزيع الفعلي للإيرادات حسب مكون البرنامج، وذلك نظراً لأن مكونات المعدات والعقود من الباطن تتطوي على معدلات أدنى لتكاليف الدعم مقارنة بمكونات الموظفين و/أو التدريب. وعادةً ما يتم تطبيق تكاليف الدعم التي لا تتجاوز نسبة ١٠ في المائة على مشاريع التعاون الفني، ولكنها قد تختلف باختلاف مكون المشروع بموجب "اتفاقات الخدمات الإدارية" (MSA) اعتماداً على الجوانب المعقدة للنشاط. وتتفاوت معدلات تكاليف الدعم بشأن مكونات المعدات في إطار "اتفاقات الخدمات الإدارية" (MSA) و"خدمة مشتريات الطيران المدني" (CAPS) وتتراوح مع الزيادة في حجم طلبات الشراء، من نسبة ٨٪ إلى نسبة ٤,٩٪، ويمكن التفاوض بشأنها عندما تتجاوز مبلغ ٥ ملايين دولار أمريكي. وتتفاوض الدول بشأن هذه المعدلات وتوافق عليها وترد في كل اتفاق من الاتفاقات الموقع عليها مع الإيكافو.

الرسم البياني رقم ٢ - تكاليف الدعم المسترَدّة من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٨



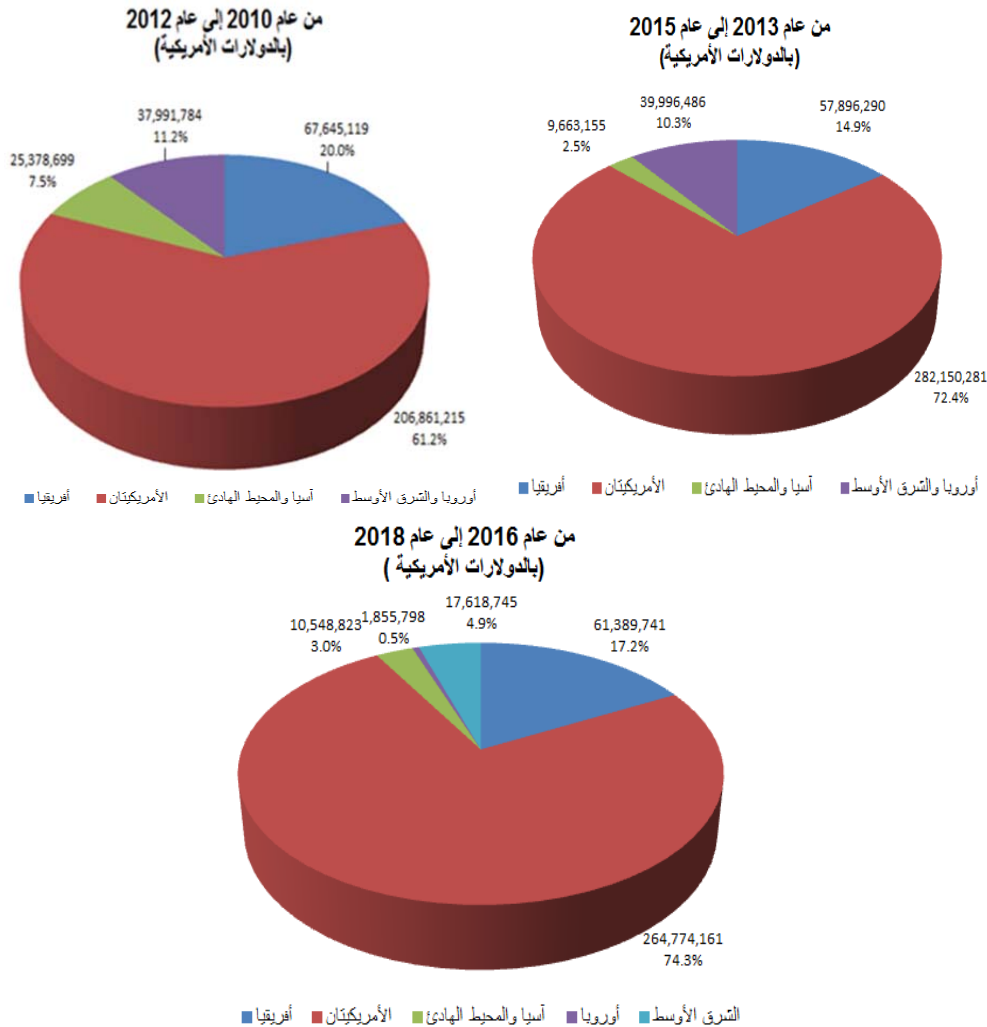
الرسم البياني رقم ٣ - معدل تكلفة الدعم السنوي من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٨



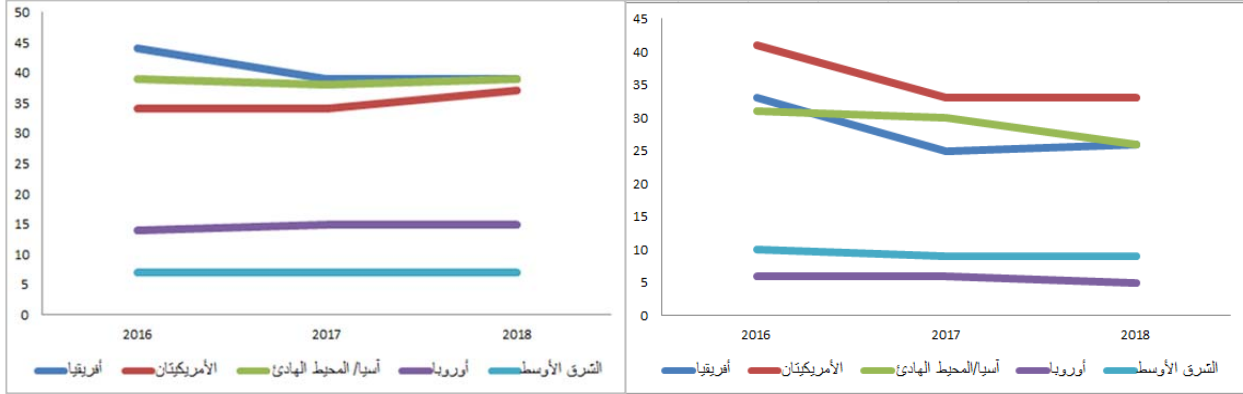
تنفيذ البرنامج حسب الإقليم

٥- يوضح الرسمان البيانيان رقم ٤ ورقم ٥ تنفيذ برنامج التعاون الفني الإجمالي حسب الإقليم الجغرافي. ويمثل إقليم أفريقيا نسبة ١٧,٢٪ من إجمالي البرنامج المنفذ خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨، مقارنة بنسبة ١٤,٩٪ ونسبة ٢٠,٠٪ في الفترتين الثلاثيتين ٢٠١٣-٢٠١٥ و ٢٠١٠-٢٠١٢، مع زيادة طفيفة بنحو ٦,٠٪ خلال الفترة الثلاثية الحالية. وقد مثل إقليم آسيا والمحيط الهادئ نسبة ٣,٠٪ من إجمالي تنفيذ البرنامج بنسبة متوسطة ٢,٥٪ للفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ ونسبة ٧,٥٪ للفترة ٢٠١٠-٢٠١٢، مسجلة زيادة بنسبة ٩,٢٪ في حجم برنامجها بالمقارنة مع الفترة الثلاثية الأخيرة. وبالرغم من حدوث انخفاض في حجم البرنامج بلغ ٦,٢٪ خلال الفترة الثلاثية الماضية، إلا أن إقليم الأمريكتين فلا يزال يحظى بالجزء الأكبر من تنفيذ البرنامج بنسبة ٧٤,٣٪ في المائة مقابل نسبة ٧٢,٤٪ في المائة ونسبة ٦١,٢٪ في الفترتين الثلاثيتين السابقتين. وأخيراً، وبناءً على طلب المجلس، فإن التقارير المقدمة عن إقليمي أوروبا والشرق الأوسط تُعرض بشكل منفصل حسب الإقليم الجغرافي اعتباراً من عام ٢٠١٦ وتمثل نسبة ٠,٥٪ ونسبة ٤,٩٪، على التوالي، من إجمالي تنفيذ البرنامج خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨. ويمثل إقليما أوروبا والشرق الأوسط مجتمعان بنسبة ١٠,٣٪ ونسبة ١١,٢٪ خلال الفترات السابقة. وقد تأثرت التباينات في نسبة التوزيع الجغرافي بشكل أساسي بعدد ونوع الطلبات، فضلاً عن التمويل الذي توفره الدول.

الرسم البياني رقم ٤ - تنفيذ البرنامج حسب الإقليم



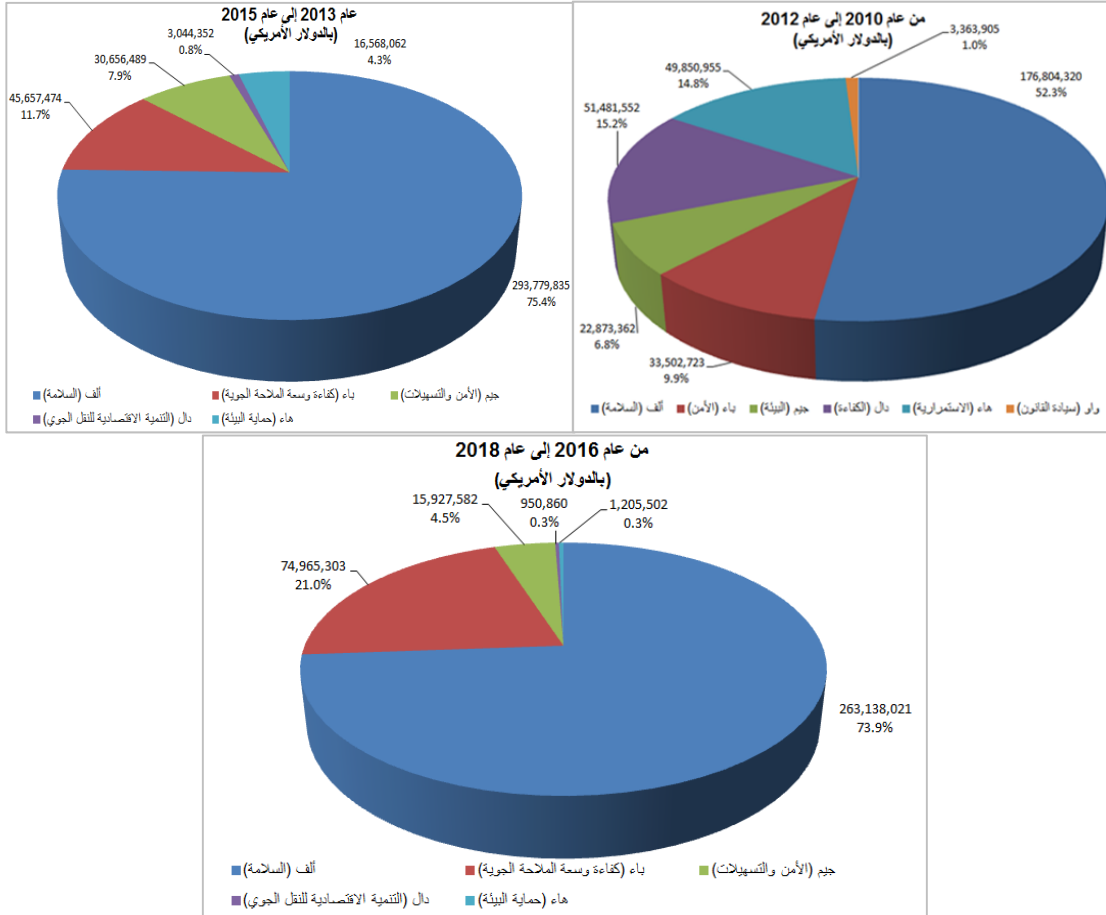
الرسم البياني رقم ٥ - عدد الدول وعدد المشاريع حسب الإقليم



تنفيذ البرنامج حسب الهدف الاستراتيجي

٦- يعكس الرسم البياني رقم ٦ توزيع برنامج التعاون الفني حسب الهدف الاستراتيجي، مما يبين المساهمة الإجمالية للمشاريع في تحقيق أهداف الإيكاو للفترة الثلاثية ٢٠١٢-٢٠١٠ و ٢٠١٣-٢٠١٥ و ٢٠١١-٢٠١٨، وهو ما يوضح تركيز الدول أكثر على أولويات السلامة والملاحة الجوية.

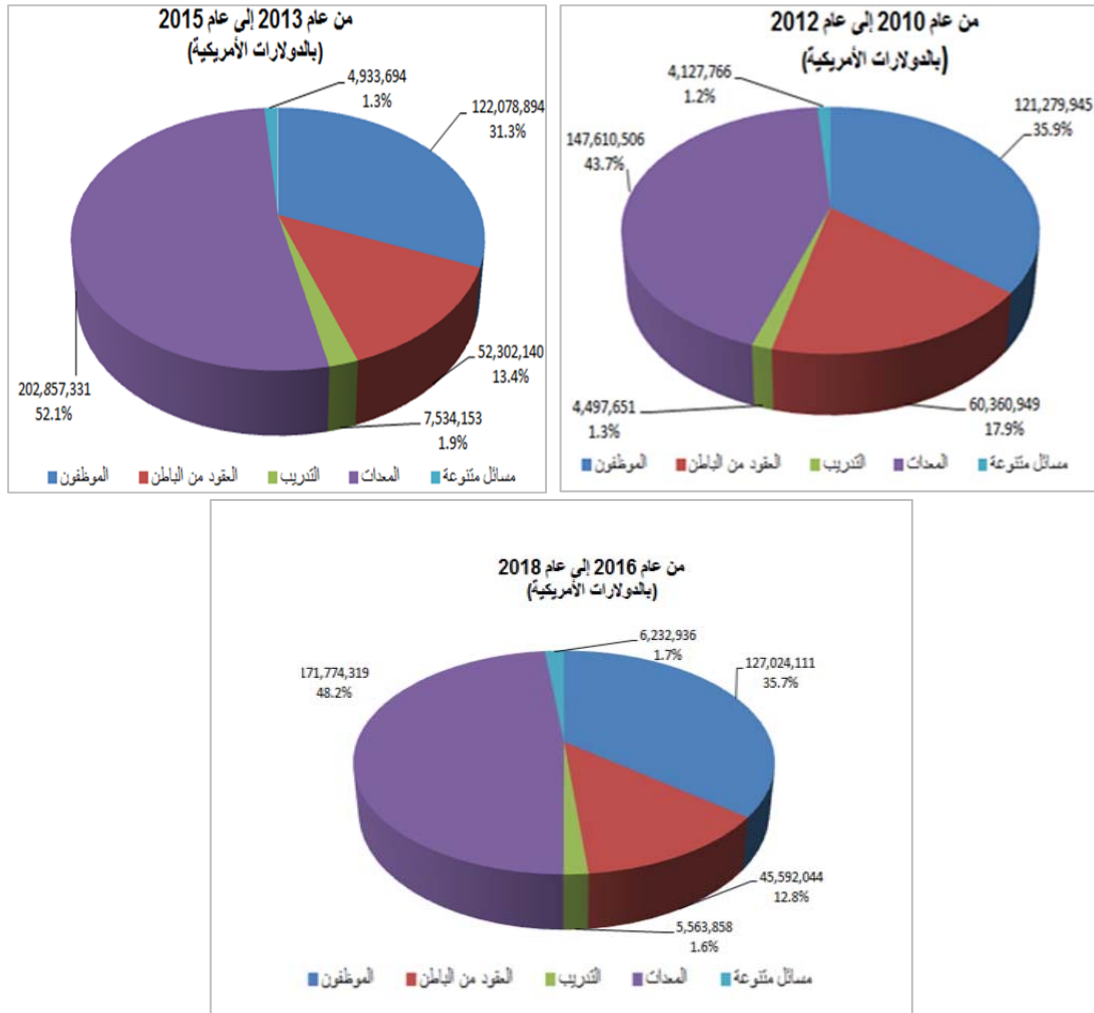
الرسم البياني رقم ٦ - تنفيذ البرنامج حسب الهدف الاستراتيجي



تنفيذ البرنامج حسب مكونات البرنامج

٧- ظلّ التوزيع حسب مكون البرنامج مستقراً نسبياً، كما هو موضّح في الرسم البياني رقم ٧. وكنسبة من إجمالي البرنامج، لا يزال مكوّن المشتريات، الذي يضم المعدات والعقود من الباطن، يمثل أكبر حجم للنشاط بنسبة ٦١,٠٪، بالرغم من وجود تباينات كبيرة في التنفيذ على مدى الفترة الثلاثية. شهد مكوّن الموظفين بنسبة ٣٥,٧٪ زيادة طفيفة بنحو نسبة ٤,٥٪ خلال الفترة الثلاثية الماضية، مع الحفاظ في الوقت ذاته على المستوى العام للتنفيذ. وقد مثل التدريب نسبة متوسطة ١,٦٪ من إجمالي البرنامج خلال الفترات الثلاثية، حيث انخفض حجم التدريب بنسبة ٢٦,٢٪ مقارنةً بالفترة الثلاثية الأخيرة.

الرسم البياني رقم ٧ - تنفيذ البرنامج حسب مكونات البرنامج



تنفيذ البرنامج حسب مكونات البرنامج

- ٨- تشمل الإنجازات الرئيسية خلال الفترة من ٢٠١٦ إلى ٢٠١٨، مقارنة بالفترة الثلاثية ٢٠١٣-٢٠١٥، ما يلي:
- (أ) توزيع ١٠٦١ من الخبراء الميدانيين الدوليين، الذين اضطلعوا بمهام استشارية أو عملوا كمدرسين أو كموظفين تنفيذيين، بالمقارنة مع ٧٧٧ خبيراً خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (ب) تعيين ٢٥٦٦ خبيراً على المستوى الوطني لإدارات الطيران المدني، بالمقارنة مع ٢٢١٢ خبيراً خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (ج) توفير التدريب داخل البلاد لـ ١٧٧١٤ من موظفي الطيران المدني من خلال الدورات التدريبية وورش العمل والندوات الوطنية والإقليمية، مقارنة بـ ١٣٦٥٧ خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (د) تقديم التدريب من قبل موردي المعدات إلى ١٨٨١ موظفاً من الموظفين على المستوى الوطني بموجب عقود المشتريات، بالمقارنة مع ١٣٧٠ موظفاً خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (هـ) تقديم المنح التدريبية في مجال الطيران إلى مختلف معاهد التدريب لفائدة ٢٤١٩ من الموظفين على المستوى الوطني في إطار برنامج الزمالات وبرنامج التدريب في البلدان النامية للإيكاو وبرنامج المطارات الإسبانية والملاحة الجوية (AENA) وبرنامج الوكالة الإسبانية للتعاون الدولي من أجل التنمية (AECID)؛
- (و) شراء المعدات والخدمات الرئيسية في مجال الطيران المدني بمبلغ إجمالي ٢١٧,٣ مليون دولار أمريكي، مقارنة بمبلغ ٢٥١,٥ مليون دولار أمريكي.

الجدول رقم ٣ - بنود تنفيذ البرنامج حسب المكوّن

التعاون الفني						
٢٠١٨		٢٠١٧		٢٠١٦		
٦١٥,٥	٤١١	٣٦٤,٠٧	٣٠٣	٣٠٧,٧	٢٨٩	الخبراء الميدانيون الدوليون
العمل/الأشهر		عمل/أشهر		عمل/أشهر		
٩٨٧		٩٨١		٧١٣		الخبراء على المستوى الوطني
٤٨٠,٤		٧٠,٥٥		٥٨٥٥		المواطنون المدريون داخل البلد
٧١٥		٥٩٣		٥٧٣		المواطنون المدريون من قبل الموردين
٧٢٥		٧٩٦		٨٩٨		منح الزمالة
٦٤,٦ مليون دولار أمريكي		٨٣,٢ مليون دولار أمريكي		٦٩,٥ مليون دولار أمريكي		المواطنون المدريون داخل البلد
						المواطنون المدريون من قبل الموردين
٢٠١٨		٢٠١٧		٢٠١٦		منح الزمالة
٠	٠	١٣,٦	٥	٣٦,٤	٩	الخبراء الميدانيون الدوليون
عمل/أشهر		عمل/أشهر		عمل/أشهر		
٠		٠		٠		الخبراء على المستوى الوطني
٠		١١١		١٥٤		المواطنون المدريون داخل البلد
٠		٠		٣		المواطنون المدريون من قبل الموردين
٠		٠		٠		منح الزمالة
٠		٠		١١,٢٦٨		المعدات والخدمات (إدارة التعاون الفني)
٢,٤٢ ** مليون دولار أمريكي		١,٣٥ مليون دولار أمريكي		٥,٦٠٦ مليون دولار أمريكي		المعدات والخدمات (البرنامج العادي/المكاتب الإقليمية) * (RP/RO)
						برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV)
٢٠١٨		٢٠١٧		٢٠١٦		
١,٣	٢	٣,١٠	٥	عمل/أشهر	٠	الخبراء الميدانيون الدوليون
عمل/أشهر		عمل/أشهر		عمل/أشهر		

* المعدات والخدمات المشتراة من إدارة التعاون الفني لتحقيق مشاريع المساعدة الفنية المنفذة في إطار البرنامج العادي أو المكاتب الإقليمية.
** مبلغ ٣,١٣ مليون دولار كندي بمتوسط سعر الصرف لعام ٢٠١٨ بحيث أن دولار أمريكي واحد = ١,٢٩٤ دولار كندي.

٩- وترد تفاصيل عن نتائج الأداء التشغيلي السنوي حسب المكوّن في التقارير السنوية للمجلس المقدمة إلى الجمعية العمومية، بما في ذلك ملخص عن الأهداف والأعمال المقررة لنتائج مشاريع التعاون الفني الرئيسية المنفذة خلال هذه الفترة على المستويات الفردي ودون الإقليمي والإقليمي.

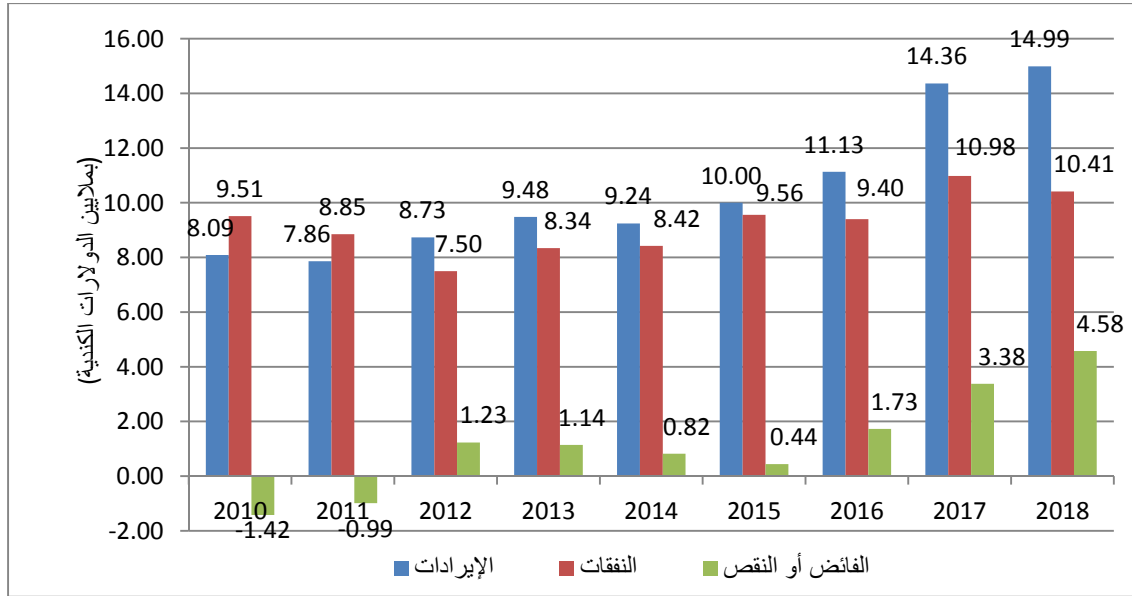
١٠- أما قائمة إنجازات البرنامج حسب الهدف الاستراتيجي خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ فتدرد في المرفق (ج).

إيرادات ونفقات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية^١

١- يتم فرض الرسوم الإدارية على تنفيذ المشاريع على أساس مبدأ استرداد التكاليف من خلال صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC)، والذي يستخدم لتغطية التكلفة الكاملة لإدارة وتشغيل ودعم برنامج التعاون الفني. ويغطي النفقات داخل إدارة التعاون الفني (TCB)، بما في ذلك تكاليف الموظفين، وكذلك نفقات البرنامج العادي للخدمات المقدمة إلى إدارة التعاون الفني (TCB).

٢- وتوضح نتائج العمليات بأن صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية قد استرد تكاليفه بالكامل خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨. وتجاوز معدل الإيرادات النفقات بمبلغ ١,٧٣ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٦، ومبلغ ٣,٣٨ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٧ ومبلغ ٤,٥٨ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٨. وفي ضوء الاستقرار النسبي في تنفيذ البرنامج الذي يؤثر على حجم تكاليف الدعم المستردة من المشاريع، فإن الانخفاض الأولي في النفقات نتيجة لتنفيذ عدد من تدابير الاقتصاد للحد من اتجاه العجز خلال السنوات المتتالية الخمس بين عامي ٢٠٠٧ و ٢٠١١ والمراقبة الدقيقة للتكاليف، سجّل صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية فائضاً منذ عام ٢٠١٢. وقد وصلت المبالغ المتراكمة في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في ٢٠١٨/١٢/٣١ إلى ١٠,٩ مليون دولار كندي^٢.

الرسم البياني رقم ٨ - إيرادات ونفقات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

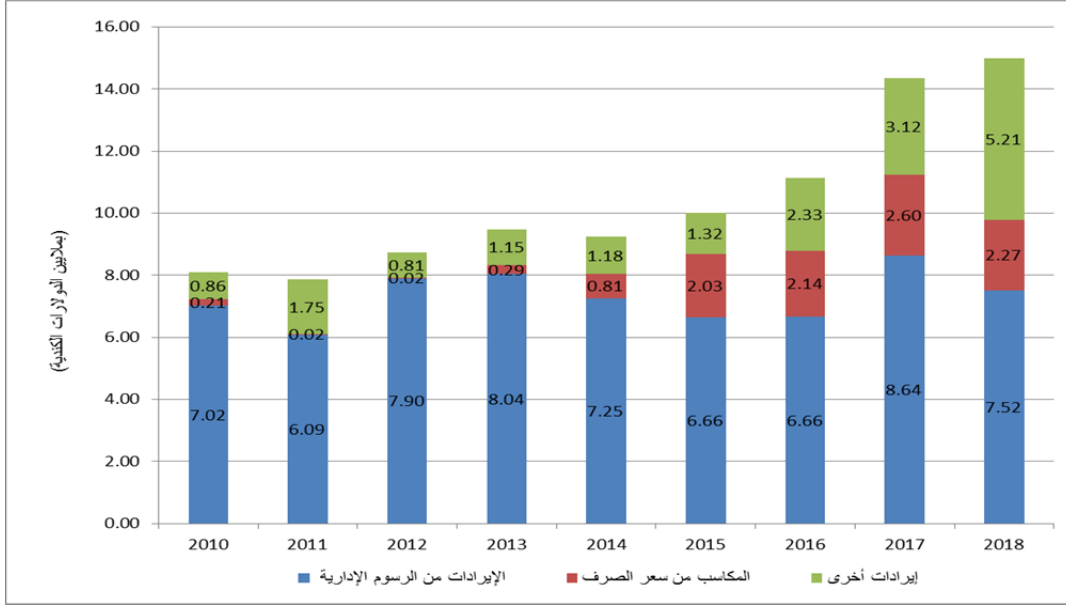


٣- يوضح تحليل معمق بأن القوة النسبية للدولار الأمريكي، حيث يتم تحقيق إيرادات تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وكذلك الإيرادات من مصادر أخرى (مثل الفوائد وتخفيضات في مجال السفر والإيرادات من برامج التدريب في البلدان النامية وما إلى ذلك) هما عاملان رئيسيان ساهما بشكل كبير في إيرادات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وبالتالي، في تحقيق النتائج الإيجابية في السنوات الأخيرة.

^١ - ترد البيانات المالية للإيكوا بالدولار الكندي اعتباراً من عام ٢٠٠٨ فصاعداً.

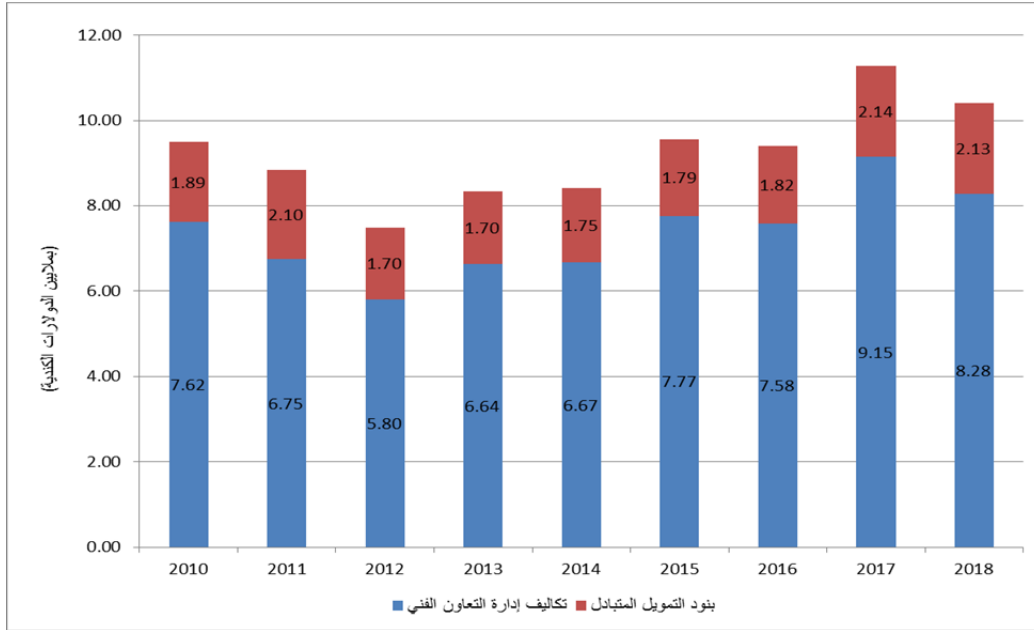
^٢ - تتكون المبالغ المتراكمة في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية من أموال الاحتياطي الفائضة المستخدمة لتغطية العجز الممكن في عمليات البرنامج والقيام، عند الضرورة، بتسديد تعويضات إنهاء خدمة الموظفين.

الرسم البياني رقم ٩ - إيرادات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية



٤- يشمل مجموع النفقات التكاليف التي يتحملها صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية والتي بلغت ٦,١ مليون دولار كندي خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨. وتتكون هذه التكاليف من خدمات الدعم في إطار البرنامج العادي (بما في ذلك المكاتب الإقليمية) لدعم برنامج التعاون الفني والتكاليف العامة للأمم المتحدة. بالمقابل، تم استرداد التكاليف بمبلغ ٤٩٦ ٠٠٠ دولار كندي المستحقة سنويا من الميزانية العادية لخدمات المشتريات والأسفار التي تقدمها إدارة التعاون الفني (TCB) إلى البرنامج العادي، والتي بلغ مجموعها ١,٥ مليون دولار كندي، بواسطة صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية خلال الفترة الثلاثية.

الرسم البياني رقم ١٠ - نفقات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية



٥- اعتمد المجلس في عام ٢٠١٠ سياسة عامة جديدة للإقرار بالتكاليف غير المباشرة التي يتحملها البرنامج العادي فيما يخص تزويد إدارة التعاون الفني بخدمات الدعم وكذلك التكاليف التي تتحملها هذه الإدارة في تقديم خدمات الشراء والأسفار للبرنامج العادي. ولتنفيذ هذا القرار، تم إجراء دراسة استقصائية زمنية لتحديد الوقت الفعلي المطلوب من قبل البرنامج العادي وإدارة التعاون الفني لتقديم الخدمات المتبدلة المحددة، مع تحديد مبلغ ١,٢ مليون دولار كندي تدفعها إدارة التعاون الفني ومبلغ ٤٩٦ ٠٠٠ دولار كندي سنوياً يدفعه البرنامج العادي. وقد اعتمد المجلس آلية لضبط المبلغ المطلوب استرداده من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، حسب الاقتضاء، في شهر نوفمبر ٢٠١٣. وسيتم الاحتفاظ بهذه الآلية خلال الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ بالشكل المبين في مشروع ميزانية الإيكاو لفترة الثلاث سنوات، والسنوات المقبلة إلى حين تسجيل تقلبات رئيسية في حجم برنامج التعاون الفني.

برنامج التعاون الفني الإنجازات حسب الهدف الاستراتيجي

تشمل الإنجازات الرئيسية لبرنامج التعاون الفني حسب مجالات الدعم الفني للدول خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ ما يلي: -١
١-١ السلامة

(أ) المساعدة على إنشاء وتشغيل منظمات مراقبة السلامة والبرامج التعاونية؛ وتعزيز قدرات الدول على مراقبة السلامة من خلال وضع وتنفيذ خطط العمل التصحيحية والتخفيف من حدة الشواغل البارزة في مجال السلامة، وأوجه القصور المحددة في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" وغيرها من الاستنتاجات المتعلقة بالسلامة؛ ودعم التحضير لعمليات التدقيق التي تُجرىها الإيكاو في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP)؛ والمساعدة على إيفاد بعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو (ICVMs) وإجراء عمليات التفتيش لمراقبة السلامة الجوية؛ وإعداد وتنفيذ "برامج السلامة الوطنية" (SSP) و"نظم إدارة السلامة" (SMS)؛ وإعداد وتنقيح ومواءمة التشريعات واللوائح والإجراءات الأساسية في مجال الطيران المدني؛ وتعزيز التدريب على الموارد البشرية؛ ومواصلة تنفيذ الحلول البرمجية لاتخاذ الإجراءات المرتبطة بالتخطيط للرحلات وإصدار الشهادات ومراقبة الأرصاد الجوية؛ وتعزيز عمليات الطيران، وصلاحيات الطائرات للطيران، والتحقق في الحوادث والوقائع، عمليات ترخيص وتفتيش المطارات؛ وإنشاء مجلس مستقل للتحقيق في الحوادث/الوقائع وتقديم المساعدة المستمرة لبرنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية (FASAP) في إحدى الأقاليم الفرعية؛

(ب) توفير دورات تدريبية بشأن مجموعة واسعة من المواضيع فيما يخص السلامة، بما في ذلك لوائح المطارات، والتدقيق في الترخيص للمطارات، والتحقق في حوادث ووقائع الطائرات؛ وتقييم المخاطر، إدارة السلامة؛ ونظام إدارة السلامة (SMS)؛ وإجازة العاملين؛ وتشريعات الطيران، وأنشطة التدقيق الداخلي؛ وإدارة الطيران؛ ومراقبة السلامة الجوية؛ وتفتيش المطارات؛ وتنفيذ برنامج السلامة الوطني (SSP)؛ والتخطيط لأزمات الكوارث الجوية؛ والتدريب على الطيران؛ وتنفيذ أجهزة المحاكاة في مجال الطيران؛ ونقل البضائع الخطرة جواً؛ والاستفادة من العوامل البشرية؛ والتدريب على الطيران باللغة الإنجليزية؛ والتسهيلات؛ وإدارة الحركة الجوية وأمن الطيران؛

(ج) إجراء دراسات في مجال الطيران بما في ذلك دراسات المخاطر المرتبطة بسلامة المطارات، وتقييم تصميم أنوار المطار، وتحليل الثغرات في تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSP) وإعداد الخطة التنفيذية، وبناء المدارج وإعادة تأهيلها، وارتفاع الخلوص من العوائق أو علو الخلوص من العوائق، وسلامة المطارات، والأرصاد الجوية في مجال الطيران؛ والمساعدة على إصدار الشهادات ومراقبة منظمات الصيانة، ومؤسسات التدريب المعتمدة والمطارات، والمساعدة على إعداد تقارير التحقيق في الحوادث؛

(د) شراء المعدات اللازمة لعدة أمور من ضمنها مكافحة مخاطر الطيور، ومكافحة الحرائق، ونظام إدارة معلومات الطيران، والاتصالات بالأقمار الصناعية، وأنشطة الصيانة وتوفير الدعم اللوجستي للطائرات، والتطبيقات الكهروميكانيكية، وسلامة المدارج، ونظم تكنولوجيا المعلومات بالمطارات، وبناء المطارات وتوسيع نطاق البنى التحتية، وصيانة وتعديل جسور خاصة بمغادرة الركوب، وإمدادات الطاقة البديلة، ونظم الوقود الحيوي، ومحطة معالجة النفايات الحرارية، والمعدات الطبية للمراكز الصحية؛

هـ) شراء الخدمات، بما في ذلك خدمات دعم المطارات؛ وتوفير وتشغيل وصيانة معدات السلامة؛ وإدارة خدمات الشبكات الافتراضية الخاصة الإقليمية المشتركة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ؛ وبلورة مواصفات المعدات اللوجستية واختيار مزودي الخدمة المشتركة.

٢-١ الأمن والتسهيلات

أ) المساعدة الإقليمية في مجال أمن الطيران، بما في ذلك المساعدة على معالجة أوجه القصور المحددة في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة أمن الطيران" (USAP) وغيرها من الاستنتاجات المرتبطة بأمن الطيران؛ والاضطلاع بمهام المساعدة؛ وتنقيح البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني؛ ووضع خطة العمل لتسهيل أمن الطيران؛ وتقييم الهيكل التنظيمي ومسؤوليات مفتشي أمن الطيران على المستوى الوطني؛ وتنفيذ وتوفير تدريب المفتشين وغير ذلك من التدريب المرتبط بالأمن؛ ودعم التوجيه والإرشاد للنظام العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)؛ وإجراء التحريات الشخصية في مجال أمن الطيران في إحدى الدول؛

ب) تعزيز قدرات الموارد البشرية في مجال أمن الطيران لدى الدول من خلال عقد حلقات دراسية دولية في مجال أمن الطيران ومراقبة الجودة وإدارة المخاطر وأمن الشحن الجوي والبريد الجوي وإدارة الأزمات وأنشطة التوعية؛ وتوفير التدريب للمدربين والمفتشين وغير ذلك من التدريب المرتبط بالأمن للموظفين على المستوى الوطني؛ وإعداد الأدلة عن أمن الطيران؛

ج) توفير الخدمات الاستشارية لاستخدام وثائق السفر المقروءة آليا (MRTD) ونظام "المعلومات المسبقة عن الركاب" (API)؛ وتقييم أمن الطيران للمطارات؛ وتعزيز اللوائح الوطنية لأمن الطيران وصيانة المعدات الأمنية؛ وإعداد خطط العمل التصحيحية؛

د) شراء نظم الأمن والمعدات؛ والمساعدة على أنشطة التركيب والصيانة والدعم والتدريب لاستخدام البرامج المتعلقة بالنظم الذكية؛ ودعم البرمجيات لنظم تسجيل الركاب والصعود إلى الطائرة؛ وصيانة أجهزة الكشف بالتصوير المقطعي، وتعزيز المعدات الأمنية الخاصة بالنظم المزدوجة لمراقبة الدخول؛

هـ) شراء نظم ومعدات أمنية مثل "نظام الكشف عن المتفجرات" (EDS) وعمليات تفتيش الأمتعة، و"الدائرة التلفزيونية المغلقة" (CCTV)؛ وعمليات إصلاح وصيانة المعدات الأمنية وتنفيذ "نقطة التفتيش الأمني الواحدة" (OSS) بإدارة وأمن المطارات.

٣-١ حماية البيئة

أ) إجراء تقييم بيئي استراتيجي للأثار ذات الصلة والحلول البديلة المحتملة المتعلقة ببناء المطارات؛ والمساعدة على إعداد ووضع خطط العمل البيئية للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛ وتعديل خطط العمل البيئية بشأن تخفيضات انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران؛

ب) وضع اللوائح والوثائق المتعلقة بحماية البيئة؛

ج) تنفيذ برامج بناء القدرات في مجال حماية البيئة من خلال تقديم حلقات العمل المرتبطة بالبيئة؛ والتدريب في مجال المطارات التي تراعي الاعتبارات البيئية وتنظيم الفعاليات الدولية في المسائل البيئية.

التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

٤-١

- (أ) إجراء دراسات الأثر الاجتماعي والاقتصادي المتعلقة ببناء المطارات والنمو في قطاع الطيران؛ وإعادة هيكلة هيئة الطيران المدني (CAA) من أجل تأسيس أكاديمية التدريب المعتمدة التابعة للقطاع الخاص؛ والمساعدة على تحصيل رسوم المطارات ورسوم الترخيص؛
- (ب) وضع الوثائق المرتبطة بلوائح وسياسات النقل الجوي؛ وخطة العمل التصحيحية (CAP) لتبديد الشواغل المقترنة بأنشطة التدقيق المالي؛
- (ج) تقديم الخدمات الاستشارية من أجل إبرام اتفاق الامتياز وخصخصة المطارات وإعادة هيكلتها؛
- (د) تقديم الدورات التدريبية في إدارة الطيران المدني، والسياسة العامة بشأن الطيران، وخدمة الزبناء في المطار، وإدارة الجودة وتوقعات الحركة الجوية.

سعة وكفاءة الملاحة الجوية

٥-١

- (أ) إعداد أو تعديل اللوائح والإجراءات وما يتصل بها من مواد إرشادية لخدمات الحركة الجوية (ATS) وخدمات معلومات الطيران (AIS) والاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) والأرصاد الجوية (MET) وإدارة معلومات الطيران (AIM)؛ ووضع خرائط الطريق للملاحة القائمة على الأداء؛ وتبادل بيانات المراقبة والتدريب عليها؛ وتنفيذ نظم إدارة الجودة والتدريب؛ واللوائح ووثائق الإرشادات الفنية، وتشريعات الطيران، وخطط الاستجابة في حالات الطوارئ؛
- (ب) دراسات جدوى عن بناء المطارات والمدارج؛ وتقييم إدارة السلامة لخدمات الملاحة الجوية؛ وتقييم البنى التحتية للمطارات؛ ودراسة عن ازدحام الحركة الجوية؛ وتنقيح الإجراءات التشغيلية، والهيكل التنظيمي وشروط توظيف موظفي خدمات الملاحة الجوية على المستوى الوطني؛ والتخطيط الاستراتيجي للمطارات؛ والتدريب على إجراءات الطيران، وأنشطة التحقق والتنفيذ؛
- (ج) المساعدة على تنفيذ واستعراض ما بعد مرحلة التنفيذ للملاحة القائمة على الأداء؛ وإعادة تأهيل المناطق التحركات المراقبة والمدارج؛ وخطط ووثائق التدريب في مجال خدمات الملاحة الجوية (ANS)، وخدمات الحركة الجوية (ATS)، وخدمات معلومات الطيران (AIS)، "الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية" (REDDIG II) ولوائح ووثائق الأرصاد الجوية للطيران؛
- (د) توفير الدورات التدريبية في مجموعة متنوعة من المواضيع المتعلقة بالملاحة الجوية، بما في ذلك "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات" (PANS-OPS) الصادرة عن الإيكاو، وتصميم الإجراءات مع التركيز بشكل خاص على الاقتراب بالإرشاد الرأسي، وضمان جودة تصميم إجراءات الطيران، واتباع منهجية وأفضل الممارسات لتنفيذ "حزمة التحسينات في منظومة الطيران" (ASBU)؛ ومراقبة الحركة الجوية وتقييم وإدارة المخاطر المرتبطة بخدمات الأرصاد الجوية؛ وكذلك حلقات العمل عن تصميم المجال الجوي للملاحة القائمة على الأداء (PBN) ومصدر بيانات الطيران لتقييم بالنسبة للطيران الآلي وتقييم السلامة والتدريب الفني والتشغيلي الذي تقدمه الشركة المصنعة بشأن المطارات وأجهزة المحاكاة أثناء الطريق؛
- (هـ) توفير خدمات معلومات الطيران؛ والارتقاء بالتسهيلات والخدمات؛ واقتناء وتركيب وصيانة معدات الملاحة القائمة على الأداء (PBN)، والاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما في ذلك نظم الرادار والمساعدات الملاحية (NAVAIDS) ومعدات الأرصاد الجوية ومحطات أعمال برج المراقبة،

وصيانة الطائرات، ومعدات الاتصالات عبر الأقمار الصناعية، والموحد الرئيسي للنظم/نظام مراقبة عمليات المطارات والرمجيات، و"نظام مناولة رسائل الحركة الجوية" (AMHS)، ونظام إدارة المعلومات، ونظام الاستطلاع المتعدد الأطراف (MLAT) و"النظام المتطور لإرشاد ومراقبة الحركة على أرض المطار" (A-SMGCS)؛ وإنشاء مراكز مراقبة المنطقة وإعادة تأهيل أبراج المراقبة.

القرار ٣٩=١٦-٤٠-xx : البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني
والمساعدة الفنية

لما كان المجلس قد اعتمد سياسات جديدة من أجل تقديم الدعم الفني في شكل من أشكال المساعدة الفنية والتعاون الفني، وأقرتها الجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين؛
ولما كانت "المساعدة الفنية" هي أي شكل من أشكال المساعدة المقدمة من الإيكاو إلى الدول، والممولة من الميزانية العادية و/أو الصناديق الطوعية، والمنفذة بواسطة أي إدارة أو مكتب وفقا لطبيعة المشروع ومدته؛
ولما كان "التعاون الفني" هو أي شكل من أشكال المشاريع المطلوبة والممولة من الدول و/أو المنظمات، والمنفذة بواسطة إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، حيث يتم استرداد جميع التكاليف المباشرة وغير المباشرة المتعلقة بالمشروع؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة التاسعة والثلاثين الأربعين؛
- ٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦=١٧-٣٩-١٦.

المرفق (أ)

برنامجا الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاما قويا في التنمية الاقتصادية للدول؛
ولما كان الطيران المدني يمثل مكونا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى الإقليمي والإقليمي والعالمي؛
ولما كان يوسع الإيكاو أن تساعد الدول على تقدم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية؛
ولما كان القرار رقم IX)A 222 الصادر في ١٥/٨/١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦/١١/١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للإيكاو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت الإيكاو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه؛
ولما كان العجز الكبير الذي حدث من سنة ١٩٨٣ إلى سنة ١٩٩٥ قد اقتضى وضع سياسات جديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية وتجديد الهيكل التنظيمي لإدارة التعاون الفني؛
ولما كان تنفيذ السياسات الجديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية التي أيدتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية واستندت إلى مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين، ودمج إدارة التعاون الفني في هيكل المنظمة، وإنشاء آلية الإيكاو لتمويل

تنفيذ الأهداف، بالإضافة إلى تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لإدارة التعاون الفني في التسعينات، قد أدت إلى خفض التكاليف بدرجة كبيرة وإلى تحسين ملحوظ للأوضاع المالية في برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية؛

ولما كانت أهداف السياسات الجديدة قد شددت على أهمية برنامج التعاون الفني والمساعدة الفنية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية، ولإعداد البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية في الدول النامية التي تحتاج إلى تعاون فني أو مساعدة فنية من الإيكاو؛

ولما كان توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الإيكاو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة؛

ولما كان القرار ٣٥-٢١ قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان الممارسات التجارية لإقامة شراكات مثمرة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة؛

ولما كان المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيداً من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية؛

ولما كانت جميع أنشطة التعاون الفني للمنظمة مبنية على مبدأ استرداد التكاليف، وأنه ينبغي اتخاذ تدابير ولا تزال تُتخذ للتدابير لخفض التكاليف الإدارية والتشغيلية بقدر الإمكان؛

ولما كان برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية وما يتصل بهما من إيرادات في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لفترة السنوات الثلاث وما بعدها لا يمكن تقديره بدقة، ويمكن أن يتفاوت بشكل كبير بناءً على عوامل متباينة تخرج عن سيطرة الإيكاو؛

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة لاسترداد التكاليف، معنية بتوزيع التكاليف فيما بين الميزانية العادية وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المتكبدة مقابل الخدمات التي يقدمها البرنامج العادي إلى إدارة التعاون الفني والخدمات التي تقدمها إدارة التعاون الفني إلى البرنامج العادي.

فإن الجمعية العمومية:

برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١- تسلّم بأهمية برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة؛
- ٢- تؤكد من جديد على أن برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية اللذين ينفذان وفقاً للقواعد والنظم والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية تنفيذاً فعالاً وتنمي البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية؛
- ٣- تؤكد من جديد على ضرورة تعزيز برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لإدارة التعاون الفني أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع؛
- ٤- تؤكد من جديد على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله؛

٥- تؤكد على أن تحسين التعاون وتنسيق التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحية وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلاً عن تنسيق أوثق لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرنامج المساعدات الأخرى في الإيكاو لتجنب الازدواج والتكرار؛

٦- تؤكد من جديد على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وكحل أخير على أن يكون اللجوء إلى تمويله من ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير؛

٧- تطلب من الأمين العام تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية؛

٨- تؤكد من جديد أن هذه التكاليف التي تستردها المنظمة مقابل خدمات الدعم المقدمة إلى إدارة التعاون الفني، يجب أن تكون متصلة اتصالاً مباشراً وحصرياً بعمليات المشروع لكي يتسنى الحفاظ على تكاليف الدعم الإداري عند أدنى حد؛
الإيكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في مجال الطيران المدني

٩- توصي الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للإيكاو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية، وتطلب أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات والدول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الإيكاو بوصفها الوكالة التنفيذية؛

١٠- توصي الدول المتعاقدة التي لديها برامج معونة ثنائية أو برامج معونة تحت رعاية الحكومة بأن تقيم الاعتبار لأهمية الاستعانة ببرنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية من أجل دعم تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى برامجها المتعلقة بالطيران المدني؛

توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية

١١- تؤكد من جديد على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية في إدارة التعاون الفني يقتضي ضمان المحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكاو؛

١٢- تؤكد من جديد على الحاجة إلى توسيع نطاق خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المعنية مباشرة بالطيران المدني، وذلك للمساهمة في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وينبغي لهذا التعاون وتلك المساعدة أن تشمل جملة أمور منها الأنشطة التي كانت توفرها عادة هيئات الطيران المدني الوطنية والجاري خصصتها حالياً إلى حد ما حيث تظل الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو تحمل مسؤولية ضمان نوعية الخدمات المقدمة وامتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وتطلب إلى الأمين العام إبلاغ سلطة الطيران المدني المعنية بالجوانب الفنية للمشروع فور بدء المفاوضات مع الهيئات غير الحكومية؛

١٣- تؤكد من جديد على ضرورة توسيع نطاق خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو بناء على الطلب ليشمل هذا النطاق الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف إلى تعزيز سلامة وأمن وفاعلية النقل الجوي الدولي سلامة الطيران، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، وحماية البيئة والتنمية الاقتصادية، وتكلف الأمين العام بالنظر في كل طلب على حدة من الطلبات التي تقدمها هذه الهيئات للحصول من الإيكاو على التعاون والمساعدة في المجالات التقليدية للتعاون الفني والمساعدة الفنية، مع إقامة

اعتبار خاص للالتزام في المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وللسياسات واللوائح الوطنية السارية ذات الصلة التي تصدرها الدولة المتلقية؛

اتفاقات التعاون الفني والمساعدة الفنية

١٤- تؤكد من جديد على أن تستخدم الإيكاو في إطار برنامجها للتعاون الفني والمساعدة الفنية اتفاقات الصناديق الائتمانية واتفاقات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى تعاون ومساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني؛

١٥- تنظر بعين الارتياح إلى مبادرات الدول الرامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على التعاون الفني والمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني.

المرفق (ب)

تمويل برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كانت الأموال المتاحة للتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية؛

ولما كان برنامج التعاون الفني ممولاً، باستثناءات صغيرة، من خلال توفير البلدان النامية للأموال اللازمة لمشاريعها؛

ولما كان برنامج المساعدة الفنية ممولاً من صناديق التبرعات ومن خلال الميزانية العادية للمنظمة؛

ولما كانت هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نمواً (LDCs) هي التي تحتاج على وجه الخصوص إلى أكبر قدر من الدعم، وهي التي تعتمد أساساً في الوقت ذاته على المؤسسات المالية وصناعة القطاع لتمويل مشاريعها للتعاون الفني؛

ولما كان التمويل الذي يقدمه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يوجه بصفة رئيسية إلى تنمية قطاعات غير الطيران المدني، وأصبحت مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني أقل بكثير عن ذي قبل حتى وصلت إلى أقل من واحد في المائة من برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية، ولكن يواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم الإداري للإيكاو على المستوى الوطني؛

ولما كانت سرعة التطور الفني في الطيران المدني تقتضي من الدول النامية أن تنفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخياً لمواكبة ذلك التطور وأن تواصل بذل جهد متزايد لتدريب موظفي الطيران الوطنيين وهذا الجهد يفوق مواردها المالية وتجهيزاتها التدريبية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو" بقصد تعبئة موارد إضافية لمشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية الضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتجهيزات والخدمات المقررة في خطط الملاحة الجوية، وبقصد تنفيذ توصيات الإيكاو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة؛

ولما كانت المؤسسات التمويلية تتوقع من منفي المشاريع التي تمولها أن ينفذوها بسرعة وفاعلية وأن يقدموا معلومات تفصيلية وفورية عن أنشطة هذه المشاريع وأوضاعها المالية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب إلى أن تعطي مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك قطاع الصناعة والقطاع الخاص، إعطاء أقصى أولوية لتنمية قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، وتطلب إلى رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال بالأمم المتحدة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامهما في مشاريع الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية؛
- ٢- تسترعي انتباه مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالطيران المدني، وأنها من هذا المنطلق الوكالة التي قبلتها الأمم المتحدة بوصفها السلطة الخبيرة التي توفر التعاون الفني والمساعدة الفنية للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني؛
- ٣- تحث الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تسترعي انتباه ممثليها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم التعاون والمساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد؛
- ٤- تحث الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم بالتعاون والمساعدة الخارجيين لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملتم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها الوكالة المنفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمويلها تلك المنظمات؛
- ٥- تشجع الإجراءات التي تتخذها البلدان النامية للحصول على الأموال اللازمة لتنمية طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأقصى معدل ممكن؛
- ٦- تسلّم بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج إطار الميزانية تتيح لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسعا نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص السلامة وأمن الملاحة الجوية والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق بمجال الطيران المدني سلامة الطيران، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية وحماية البيئة، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق؛
- ٧- تأنز للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية إلى تقديم إلى مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل منح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب؛
- ٨- تحث الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية التابعين للإيكاو عن طريق صناديق التبرعات الخاصة بالإيكاو من أجل تنفيذ مشاريع في مجال الطيران المدني؛
- ٩- تشجع الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الإيكاو للطيران المدني؛
- ١٠- تطلب إلى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية لدعم مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية وشبه الإقليمية للسلامة الجوية وأمن الطيران، مثل برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والبرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP).

المرفق (ج)

تنفيذ برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان هدف الإيكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛ ولما كان تنفيذ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الإيكاو للحصول على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتنمية طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنياتها الأساسية وتنمية مواردها البشرية؛

ولما كانت الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال فيما يتعلق بنهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة، بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة والأمن؛

ولما كان التمويل المقدم إلى برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية من خارج الميزانية يتيح للإيكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفها نهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو وبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

ولما كان قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماما بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهرية لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم؛

ولما كانت أعمال التقييم التالية للتنفيذ يمكن أن تشكل أداة قيمة لتحديد تأثير المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل؛

ولما كانت الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الإيكاو أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة التعاون الفني على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجالات التعاون الفني والمساعدة الفنية التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تسترعي انتباه الدول المتعاقدة التي تطلب التعاون الفني والمساعدة الفنية إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني؛

٢- تسترعي انتباه الدول المتعاقدة إلى التعاون والمساعدة التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الإيكاو، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، وتحث المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لأن فوائد هذه المشاريع عظيمة؛

٣- تحث الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، وتذكّر الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالحاجة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم؛

- ٤- تشجع الدول على تركيز جهودها على وضع مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم؛
- ٥- تشجع الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية من خلال الإيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع؛
- ٦- تسترعي انتباه الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الإيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية، لتقديم عملية شراء كاملة؛
- ٧- تطلب إلى الدول المتعاقدة، وخصوصاً البلدان النامية منها، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية؛
- ٨- تشجع الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛
- ٩- تشجع الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.

- انتهى -