



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، من ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦

الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية
الموضوع ٢-٣: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية
الموضوع رقم ٣: ما وراء اطار العمل الحالي

التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية وتعزيز القوة المالية لسد ثغرات السلامة

(ورقة مقدمة من الأرجنتين وشيلي ومصر وفرنسا والهند وهولندا ونيجيريا وباكستان)*

ملخص

تحتوي هذه الورقة على معلومات بشأن الأنشطة التي تقوم بها الهيئة الرئاسية للتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (الايافاس) بغية زيادة تعزيز عمليات الايفاس. فضلا عن ذلك تقترح الورقة دراسة فرص وسبل التعاون الوثيق بين الايفاس وبرنامج الايكاو للاستراتيجية الموحدة. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٨.

١- المقدمة

١-١ يزداد وعي الحكومات ومؤسسات التمويل في أنحاء العالم أكثر وأكثر بالدور التسهيلي الذي يلعبه الطيران في التنمية الاقتصادية العامة. ويهدف التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (الايافاس) الى مساعدة البلدان في الحصول على التمويل اللازم الذي يساعدها على الاستفادة الى أقصى حد من هذه الامكانيات عن طريق دعم تعزيز السلامة الجوية. وقد صممت آلية الايفاس لتوفير الدعم المالي للمشاريع التي يمكن أن تحسن السلامة الجوية بأسلوب فعال. ويحدث ذلك بصفة رئيسية من خلال تنفيذ تدابير تتحدد بصفة رئيسية من خلال نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP). ويعد الايفاس آلية مالية مستقلة مما يشير الى أنه يسمح للدول التي تتقدم لطلب تمويل منه باختيار وكالة التنفيذ الخاصة بها للمشروع الملائم. ومن المهم التأكيد على أن مبادرة انشاء الايفاس يمكن أن تعتبر محاولة أولى لمعالجة الاحتياجات المالية لتحسينات سلامة الطيران وأمنه في البلدان ذات الدخل المنخفض على نطاق عالمي.

* أعضاء مجلس ادارة التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (الايافاس).

٢-١ وفيما يلي مهمتا الايفاس:

أ) الايفاس بوصفه تسهيلاتا ماليا بذاته وهي مهمة واردة في ميثاق الايفاس. ولكن لا ينبغي اعتبارها مجرد وظيفة مصرفية بل الأهم أنها وظيفة لتسهيل التنسيق والتنفيذ الملائم لمشاريع السلامة التي تمول بناء على طلب الأطراف الثالثة.

ب) تعزيز الأموال من مصادر أخرى مثل بنوك التنمية للاستفادة منها في تحسين السلامة الجوية في البلدان النامية والبلدان منخفضة الدخل. وقد أقر مجلس ادارة الايفاس هذه المهمة الثانية.

٣-١ نظرا للأنشطة التي تقوم بها المؤسسات المالية الكبيرة مثل البنك الدولي في مجال (سلامة) الطيران، يهدف الايفاس الى تسهيل طلبات الدول المتعاقدة في الاطار الذي يتراوح بين المشاريع صغيرة الحجم ومتوسطة الحجم التي تتسم غالبا بأولوية عالية (متعلقة بالسلامة) والتي تحتاج الى نهج عملي وفقا لما تحدده سلطات الطيران المدني كل على حدة من الدول التي يستهدفها الايفاس. وسيضع الايفاس نفسه في وضع مكمل للبرامج الرئيسية التي تنفذها مؤسسات مثل البنك الدولي، ومستقل عنها. وربما لا تكون مؤسسات التمويل الكبيرة مثل البنك الدولي مجهزة أفضل تجهيز أو ذات ولاية أفضل لتنفيذ أو تمويل تلك المشاريع المتوسطة الحجم الى صغيرة الحجم بصورة فعالة.

٤-١ قد يصبح الايفاس تسهيلاتا أكثر أهمية اذا ما ركز على الجمع بين المشاريع متوسطة الحجم وآلية واضحة لمراقبة الجودة على أساس فني. ويمكن أن تتحقق هذه الآلية عن طريق دمج هذه المهمة في كل قرض أو منحة يقدمها الايفاس لمراقبة الجودة. ويمكن للايفاس في هذا السياق أن يسعى الى تشكيل علاقات وثيقة بين المستفيدين من الايفاس وسلطات الطيران من دول غير البلدان الأقل نموا والبلدان ذات الدخل المنخفض، مستهدفا تحقيق تعاون مستديم.

٢-٢ أنشطة الايفاس في فترة العمليات الأولى

١-٢ منذ بدأ الايفاس عمله في يونيو ٢٠٠٣، تلقى أحد عشر مشروعا تطلب الحصول على تمويل. ومع مراعاة توصيات فريق خبراء الايفاس، جرى اختيار ثمانية مشاريع منها للحصول على مساعدة ملائمة في صورة قروض و/أو منح.

٢-٢ تستوفي كل المشاريع المختارة أيضا معيارا رئيسيا آخر لدى الايفاس بكونها مشاريع ذات طبيعة اقليمية أو شبه اقليمية وأن الدول المعنية ينطبق عليها وضع البلدان منخفضة الدخل وفقا لما حدده البنك الدولي. ويبلغ مجموع الدول المتلقية لمساعدة الايفاس ٤٥ دولة في أقاليم مختلفة. وتستند المساعدة الممنوحة في كل حالة الى تحسين سلامة الطيران في الأقاليم المختارة. وبايجاز فيما يلي المشاريع المختارة:

- COSCAP SA (جنوب آسيا): تختص به ٤ دول من بين ٧ دول (بنغلاديش وبوتان وملديف ونيبال). وقدم الايفاس منحة قدرها ٩٤ ٩٠٠ دولار أمريكي وخصصت على وجه التحديد لتعيين خبير دولي في مجال اجازة العاملين لفترة ستة أشهر. والشريك الرئيسي للايفاس في هذا المشروع هو المفوضية الأوروبية.

- COSCAP UEMOA: الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (بنين وبوركينا فاسو وكوت ديفوار وغينيا - بيساو ومالي والنيجر والسنغال وتوغو). وفي هذه الحالة أقر مجلس ادارة الايفاس مبلغ ١٠٧ ٢٠٠ دولار أمريكي بهدف تعيين خبيرين اقليميين في مجال الملاحة وصلاحية الطائرات للطيران لفترة اثني عشر شهرا لكل منهما.

- COSCAP BAG: اتفاق البنغول (الرأس الأخضر وغامبيا وغانا وغينيا وليبيريا ونيجيريا وسيراليون). وفي هذا الحالة قدم الايفاس توليفة مكونة من منحة وقرض تصل الى ٢٥٠ ٤٢٧ دولار أمريكي. وسوف تغطي المنحة تعيين خبير دولي في مجال تنظيم الطيران لمدة ستة أشهر والقرض سيغطي تعيين خبير في مجال سلامة المطارات والترخيص لمدة اثني عشر شهرا. وينضم الى الايفاس في هذه المبادرة المفوضية الأوروبية ووزارة التعاون الفرنسية والبنك الدولي.
- COSCAP NA (شمال آسيا): سيكرس تمويل قدره ٣٠٠ ٩٥ دولار أمريكي للسلامة التشغيلية في منغوليا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية.
- COSCAP SEA (جنوب شرق آسيا): سوف تساعد المنحة التي قدمها الايفاس وتبلغ ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي السلامة في كمبوديا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وميانمار وفيتنام.
- COSCAP CEMAC: المجموعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا (الكامرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد والكونغو وغينيا الاستوائية وغابون وساو تومي وبرنسيبي). تم اقرار منحة قدرها ٨٤٠ ١٢٦ دولار أمريكي لتعيين مفتش اقليمي للعمليات الجوية لمدة اثني عشر شهرا ومفتش صلاحية طيران اقليمي لمدة اثني عشر شهرا.
- CIS: كمنولث الدول المستقلة (قيرغيزستان وجمهورية مولدوفا وطاجكستان وأوزبكستان). أقرت منحة قدرها ٥٠٠ ٩٤ دولار أمريكي لتدريب المفتشين الوطنيين لسلامة الطيران خلال أربع دورات.
- PASO: مكتب السلامة الجوية للمحيط الهادئ (جزر كوك وفيجي وكيريباتي وبابوا غينيا الجديدة وساموا وجزر سليمان وفانواتو). أقرت منحة قدرها ٢٥٠ ٠٠٠ دولار أمريكي (وفقا لشروط معينة) لتعيين مجموعة من الخبراء في مجال التشريع وعمليات السلامة الجوية ونظم صلاحية الطائرات للطيران لفترة ثمانية عشر شهر عمل.

٣- زيادة التعزيز التشغيلي للايفاس

١-٣ اعتمد مجلس الادارة في آخر اجتماع له انعقد في ٢٣/١/٢٠٠٦ برنامج عمل مكثف لعام ٢٠٠٦. وسوف يؤدي تنفيذ برنامج العمل الى تعزيز عمليات الايفاس ويؤدي الى ايجاد عدد كبير من الخصائص المدعمة أو الجديدة لهذه العمليات. والهدف من ذلك هو بناء ثقة أصحاب المصالح في كفاءة وفعالية عمليات الايفاس وتوسيع نطاقها. وقد تشمل الخصائص الجديدة برنامجا للمانحين وآلية للتقييم.

٤- الحاجة الى زيادة التعاون الدولي والنهج العملي

١-٤ يرى مجلس ادارة الايفاس أن تجميع القوى والتعاون مع العناصر والبرامج الأخرى في مجال التعاون الفني لتنشيط سلامة الطيران وأمنه في البلدان ذات الدخل المنخفض يعد أمرا ضروريا لخلق فرص أصيلة لزيادة سلامة الطيران العالمي. كما أنه سيخلق نهجا موحدا في التعامل مع الصناعة وأصحاب المصالح.

٢-٤ من المتوقع أن يزداد عدد المنظمات والدول المتعاقدة النشيطة في مجال التعاون الفني بغية الحفاظ على عمليات تتسم بالسلامة في بعض الأقاليم للمشغلين المسجلين في السجلات الوطنية لتلك الدول. ان زيادة عدد المشاريع وتوقع ظهور عدد من المسائل التي تخص التنفيذ في السنوات المقبلة يستلزم نهجا استباقيا وعمليا بقدر أكبر من ذلك النهج

الذي اتبعه مجتمع الطيران العالمي حتى الآن. ويمكن الحد من غياب التنسيق والتشعب الموجودين حاليا عن طريق تجميع الجهود لفائدة السلامة الجوية في البلدان ذات الدخل المنخفض. ويزيد غياب التنسيق هذا عبء العمل على البلدان المتناقبة وينقص من القدرة على أداء المهمة الحقيقية المتعلقة بتحسين السلامة الجوية. ومن الضروري في هذا السياق ضمان أن تتسم هذه الجهود "بتوجه نحو حل المشاكل" بدلا من "تشكيل يتجه نحو الاجراءات" وأن ينفذ أي تعاون لتحقيق هذا الهدف من خلال تشكيل تنظيمي عملي يتعامل مع الأنشطة على أساس ما يتبع في التعامل مع المشاريع.

٥- الربط المحتمل بين الايفاس وبرنامج الاستراتيجية الموحدة للايكافو (USP)

١-٥ يمثل برنامج الاستراتيجية الموحدة للايكافو (USP) أساسا جيدا لتقديم المساعدة للدول بانتظام في وضع وتنفيذ خططها للاجراءات التصحيحية. وفي وجود الايفاس وبرنامج الاستراتيجية الموحدة يصبح لدى الايكافو الآن آليتان حاسمتان تكملان بعضهما البعض للانتقال من وضع قواعد وتوصيات دولية جديدة الى تنفيذ القواعد الراهنة والأحكام المرتبطة بها. وسوف يكون من مصلحة الايكافو ضمان وجود التنسيق والتكامل الملائمين للأنشطة برنامج الاستراتيجية الموحدة والايفاس. وفي الوقت ذاته سيحافظ برنامج الاستراتيجية الموحدة والايفاس على استقلال كل منهما عن الآخر. وبغية زيادة قوة الايفاس، يود مجلس ادارة الايفاس تشجيع الايكافو وبرنامج الاستراتيجية الموحدة الى الاعتراف بمشاركة الايفاس في الوثائق والأوراق التي تغطي المشاريع التي تشترك الايفاس في تمويلها اعترافا واضحا. ويمكن للايكافو أن تنتظر في دراسة عواقب العمل المشترك بين الايفاس وبرنامج الاستراتيجية الموحدة معا للخروج باستراتيجيات تمويل لمساعدة الدول أو مجموعات الدول في موازنة أنشطتها مع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكافو والأحكام المرتبطة بها. ويمكن للايكافو أيضا أن تدرس المدى الذي يمكن أن يذهب اليه الايفاس وبرنامج الاستراتيجية الموحدة معا لتعزيز مهارات ادارة المشاريع في البلدان مقدمة الطلبات بما يمكنها من زيادة قدرتها على التقدم بطلبات لمشاريع ممولة خارجيا وادارتها بذاتها.

٦- اعتبارات الموارد

١-٦ بغية الابقاء على استقلال الايفاس المالي عن الايكافو، ينص ميثاق الايفاس على عدم قيام الايكافو بتقديم أي خدمات ادارية أو خدمات أخرى الا بناء على طلب الدول المشاركة وعلى أساس استرداد التكاليف. وبالنظر الى أن الايفاس يتوافق بصورة جيدة مع ترك الأسلوب الذي كانت تعمل به الايكافو في الماضي، مما يزيد من اضطلاعها بمهمة حل المشاكل، فقد يتعين على دول الايكافو المتعاقدة أن تنتظر في قبول المهام التي يقوم بها الايفاس بوصفها جزءا لا يتجزأ من مهام الايكافو. وبهذا الأسلوب، ربما تكون هناك حاجة الى النظر في تصورات توظيف وتعديلات تنظيمية بديلة.

٢-٦ قد يتعين على الايكافو ودولها المتعاقدة أن تنتظر في تمكين الايفاس من تحقيق تشكيل أقوى ويكون عمليا بصورة أكبر في الجمعية العمومية المقبلة للايكافو في عام ٢٠٠٧.

٧- الاستنتاجات

١-٧ سيواصل الايفاس أنشطته في جمع الأموال وسوف يعمل على انضاج هذه الأنشطة بما يتوافق مع برنامج عمله.

٢-٧ سوف يواصل الايفاس العمل على تحقيق الاعتراف بأهمية الطيران بوصفه محفزا للتنمية الاقتصادية العامة في اطار النظام الاقتصادي للبلدان ذات الدخل المنخفض. ويرتبط هذا الاعتراف بالأهمية الاقتصادية للطيران على نطاق

أوسع داخل الحكومات في تلك البلدان بل وأيضاً بتوافر الأموال من مصادر لا تستهدف الطيران بصورة مباشرة فقط (المصادر الرسمية لمساعدة التنمية، الخ).

٣-٧ ينبغي للايكاو في ضوء مهامها التكميلية وبغية تحسين الفعالية أن تنظر في دراسة امكانية تحقيق تعاون أوثق بين الايفاس وبرنامج الاستراتيجية الموحدة.

٨- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٨ يرجى من المؤتمر أن يوصي بما يلي:

- (أ) أن يقدم، من يستطيع من الدول المتعاقدة وأصحاب المصالح الآخرين، اسهامات مالية و/أو اسهامات عينية للايفاس.
- (ب) أن تقبل الدول المتعاقدة للايكاو، في الجمعية العمومية المقبلة للايكاو، صلاحيات الايفاس بوصفها جزءاً لا يتجزأ من استراتيجية الايكاو في الانتقال نحو تنفيذ القواعد القياسية الراهنة والأحكام المرتبطة بها.
- (ج) أن تدرس الايكاو تصورات التوظيف والتعديلات التنظيمية البديلة لتحقيق تشكيل قائم على أساس المشاريع بما يتوافق مع الفقرة (ب) أعلاه.
- (د) أن تدرس الايكاو وأمانة الايفاس امكانية تحقيق تعاون أوثق بين برنامج الاستراتيجية الموحدة والايافاس بحيث يبسر تحقيق وفورات مفيدة من حيث نوعيتها ونطاقها.
- (هـ) أن يعزز أصحاب المصالح المشتركون في اعداد وتمويل المشاريع التي تهدف الى زيادة السلامة الجوية في البلدان ذات الدخل المنخفض من تعاونهم في محاولة لتجنب الازدواجية وأن يتبادلوا المعلومات والخبرات.

— انتهى —