



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥ من جدول الأعمال: التعاون الفني: السياسات والأنشطة الخاصة بالتعاون الفني

السياسات والأنشطة في مجال التعاون الفني

خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الملخص التنفيذي

يقدم الجزء الأول من هذه الورقة آخر المستجدات بشأن سياسات الإيكاو واستراتيجياتها في مجالي المساعدة الفنية والتعاون الفني، بما في ذلك تحديد المسؤوليات المتعلقة بتنفيذ هذه الأنشطة.

ويعرض الجزء الثاني من الورقة تحليلاً لنتائج الأداء خلال فترة السنوات الثلاث ٢٠١٣-٢٠١٥ من المنظور المالي والمنظور التشغيلي غير القابل للقياس الكمي، ويرد في المرفق (أ) إنجازات البرنامج مصنفة حسب الأهداف الاستراتيجية.

أما الجزء الثالث، فيتناول نتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٣-٢٠١٥، إلى جانب معلومات عن توزيع التكاليف بين هذا الصندوق والميزانية العادية في الفترة التي يغطيها التقرير.

ويقدم المرفق (ب) التحديث المقترح لقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٧ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني"، في شكل بيان موحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني لكي تعتمده الجمعية العمومية.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) تذكير الدول المتعاقدة، عند النظر في تطوير الطيران المدني لديها، بما في ذلك البنى الأساسية، بأن تراعى الفائدة من استخدام برنامج الإيكاو للتعاون الفني بالنسبة لمشاريع الطيران المدني في هذه الدول؛

(ب) حثّ الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني بواسطة الإيكاو، على إيلاء الأولوية للنتائج والتوصيات المنبثقة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وغير ذلك من المصادر كالاستنتاجات والقرارات الصادرة عن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران بغرض معالجة أوجه القصور وحل الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، واغتنام الفرص السانحة لتحسين سعة وكفاءة الملاحة الجوية وهيكلها الأساسية، ومجالات الأداء المرتبطة بالسلامة والأمن والتسهيل والبيئة؛

(ج) الطلب إلى الأمانة العامة أن تواصل إنكاء وعي الدول وهيئات القطاع الخاص والجهات المانحة بمزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ المشاريع في مجال الطيران المدني؛

(د) اعتماد البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية بصيغته المنقحة الواردة في المرفق (ب).

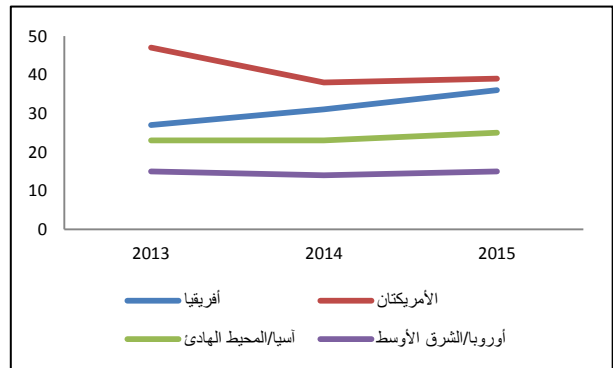
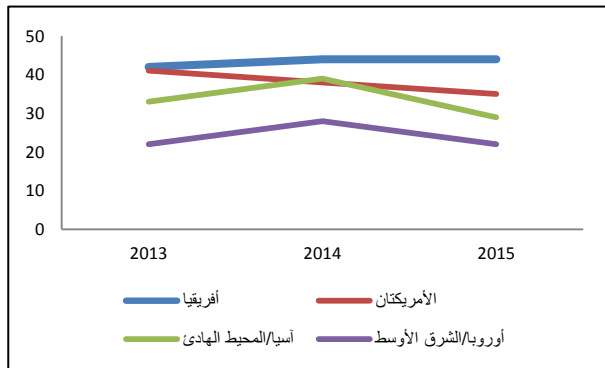
الأهداف الاستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	يجري تمويل برنامج التعاون الفني من الحكومات والجهات المانحة والمؤسسات المالية وغيرها من الكيانات التي توفر التمويل اللازم لمشاريع التعاون الفني.
المراجع:	الوثيقة 10022 Doc، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٣) الوثيقة 10024 Doc، A38-EX (تقرير ومحاضر جلسات اللجنة التنفيذية) وقرارات العمل A39-WP/23 و A39-WP/25 و A39-WP/28 و A39-WP/45

١- لمحة عامة

١-١ برنامج التعاون الفني للإيكاو هو الأداة التشغيلية الرئيسية للنهوض بأهداف التعاون الفني للمنظمة، بما في ذلك تعزيز قدرة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وكذلك إجراءات خدمات الملاحة الجوية. وشدّدت الجمعية العمومية على الأهمية المتواصلة لهذا البرنامج من خلال عدة قرارات منها القرار بعنوان "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني" (القرار ٣٦-١٧)، الذي ينص على أن برنامج التعاون الفني نشاط توليه الإيكاو أولوية دائمة ويكتمل دور البرنامج العادي في توفير الدعم للدول فيما يخص تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وخطط الملاحة الجوية بفعالية، فضلاً عن النهوض بالبنى الأساسية والموارد البشرية لإدارة الطيران المدني؛ ويشكّل هذا البرنامج علاوة على ذلك أداة من الأدوات الرئيسية التي تعتمد عليها الإيكاو في دعم الدول من أجل معالجة أوجه القصور وإجراء تحسينات في مجال الطيران المدني المحددة، ضمن جملة أمور، من خلال برنامجي الإيكاو للتدقيق، ومن جانب المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران.

٢-١ والغرض من هذه الورقة هو إبراز نتائج أداء برنامج التعاون الفني في فترة السنوات الثلاث ٢٠١٣-٢٠١٥ من المنظور المالي ومن المنظور التشغيلي غير القابل للقياس الكمي، فضلاً عن تقديم المستجدات بشأن السياسات والاستراتيجيات الخاصة بالدعم الفني بين الأجلين المتوسط والطويل. وبينما تقدم هذه الورقة لمحة عن الأنشطة التي جرت خلال هذه الفترة، يمكن الاطلاع في التقارير السنوية الصادرة من المجلس إلى الجمعية العمومية للسنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ (البند رقم ١١ من جدول أعمال اللجنة التنفيذية) على مزيد من التفاصيل التشغيلية، بما في ذلك ملخصات المشاريع الرئيسية المنفذة. وقد أعدت إدارة التعاون الفني خلال فترة السنوات الثلاث مجموعة كبيرة من المشاريع الممولة أساساً من الحكومات أو مقدّمي الخدمات، والتي ساهمت بشكل كبير في تعزيز سلامة الطيران وأمنه وتسهيله، وكذلك النهوض بالبنى الأساسية للطيران المدني على نطاق العالم. وقد تلقى أكثر من ١٥٠ من البلدان المساعدة من خلال تنفيذ ما يبلغ متوسطه ١١٠ من مشاريع التعاون الفني في السنة.

الرسم البياني رقم (١) - عدد الدول وعدد المشروعات حسب الإقليم



٣-١ وكان أهم تحدٍ شهدته الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ التي يغطيها التقرير هو استعادة مستوى التنفيذ المحقق خلال العقد الماضي واستعادة الوضع المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني إلى مستواه الصحيح، وذلك دون التأثير على قدرة إدارة التعاون الفني على تنفيذ المشاريع وتقديم الخدمات الجيدة. ونظراً لتراجع حجم البرنامج الذي يؤثر على حجم تكاليف الدعم (رسوم الخدمات الإدارية) المستردة من المشاريع، فقد تكبد صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية حالات عجز مالية سنوية متكررة بين عامي ٢٠٠٧ و ٢٠١١. وبالنظر إلى هيكل التمويل الذاتي لإدارة التعاون الفني الذي يملي عليها استرداد تكاليفها الإدارية والحرص في الوقت ذاته على الحفاظ على معدلات تكاليف الدعم عند مستويات دنيا، فقد تمكنت التدابير الاقتصادية المتخذة خلال عام ٢٠١١ واستمرت خلال فترة السنوات الثلاث الحالية، إلى جانب الزيادة في أعداد المشاريع وارتفاع معدلات التنفيذ، من تعزيز تنفيذ البرنامج وتحسين مستوى إدرار الإيرادات، مع العمل على خفض النفقات. وتبعث نتائج العمليات على التفاوض بسبب استعادة التوازن بين الإيرادات والنفقات لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية منذ عام ٢٠١٢. وبالإضافة إلى ذلك، فقد وضع المجلس في عام ٢٠١٣ آلية مكملة للسياسة العامة المتعلقة باسترداد التكاليف غير المباشرة التي تتكبدتها الميزانية العادية من أجل الخدمات المقدمة لدعم عمليات المشاريع التي كان المجلس قد اعتمدها في عام ٢٠١٠، الأمر الذي وضع حداً للمشكلة التي طال أمدها المتمثلة في توزيع التكاليف بين الميزانية العادية وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية.

٤-١ وتجدر الإشارة إلى أن هذه الفترة قد شهدت إعداد الخطة الإدارية السنوية لبرنامج التعاون الفني، التي ترسم الأهداف والاستراتيجيات التي ينبغي اتباعها خلال السنوات الثلاث المقبلة، بما في ذلك الاحتياجات المالية. وتشكل الخطة الإدارية خارطة طريق لتحقيق التفاعل بين إدارة التعاون الفني والمجلس، مع الأخذ في الاعتبار دورها على مستوى نظم الإدارة، وقد أدت هذه الخطة إلى جعل عملية إصدار التقارير عملية مستقرة ويمكن التنبؤ بها. ومن المهم تسليط الضوء، ضمن خطة الإدارة، على تعضيد نظام إدارة الجودة الذي يركز على التحسين المستمر للخدمات التي تقدمها إدارة التعاون الفني من حيث الكفاءة والجودة لتلبية توقعات العملاء، إذ حصلت إدارة التعاون الفني على شهادة ISO 9001:2008 في سبتمبر ٢٠١٤. وعلاوة على إجراء استقصاءات رضا العملاء دورياً وتحليل ملاحظات العملاء التي تجريها إدارة التعاون الفني إعمالاً للمعيار ISO 9001:2008 لنظام إدارة الجودة، فقد استعان المجلس في عام ٢٠١٥ بخدمات يقدمها طرف خارجي لإجراء دراسة استقصائية مستقلة أكدت أن "غالبية العملاء راضون أو راضون جداً عن الخدمات التي تقدمها إدارة التعاون الفني في جميع جوانب الخدمات التي شملها الاستقصاء". وأنه "يمكن ملاحظة رضا العملاء السائد بشكل واضح فيما يتعلق بجميع جوانب أنشطة إدارة التعاون الفني التي شملتها الدراسة الاستقصائية".

٥-١ ومن بين المبادرات الرامية إلى تحسين أساليب عمل إدارة التعاون الفني، فقد انفرد عام ٢٠١٤ بالتطوير الأولي لمبادرة حلول إدارة عمليات الأعمال (BPMS) المعنية بميكنة عمليات إدارة التعاون الفني وتحسينها إلى حدها الأمثل، الأمر الذي سيسهل من رصد جميع المشاريع الجارية والإفادة منها، وزيادة الكفاءة من خلال الحد من البريد الإلكتروني والمعاملات الورقية، وسيعزز قدرات إدارة الوثائق وعمليات التدقيق، مع تحقيق الربط مع التطبيقات الحالية، لا سيما نظام (Agresso) لتخطيط موارد المؤسسة (ERP) الذي تستخدمه الإيكاو. ومن المتوقع أن يبدأ العمل بهذا النظام في قسم العمليات الميدانية في عام ٢٠١٧، على أن يعمل بكامل طاقته في جميع أقسام إدارة التعاون الفني في عام ٢٠١٨.

٢- السياسات والاستراتيجيات الخاصة بالدعم الفني

١-٢ في ضوء تطور مجالي المساعدة الفنية والتعاون الفني في الإيكاو أكدت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية ضرورة وضع تصوّر واضح لتوزيع جميع أنشطة دعم التنفيذ داخل الأمانة العامة بشكل منسق وبالتالي تقادي التكرار والازدواجية. وبناءً عليه، اعتمدت الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية إعادة تعريف مصطلحي "المساعدة الفنية" و"التعاون الفني"، التي أقرها المجلس، ضمن سياق المنظمة، وذلك على النحو التالي:

أ) **المساعدة الفنية** هي أي شكل من أشكال المساعدة المقدمّة من الإيكاو إلى الدول، والممولة من الميزانية العادية و/أو الصناديق الطوعية، والمنفذة بواسطة أي إدارة أو مكتب وفقاً لطبيعة المشروع ومدته؛

ب) **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.

٢-٢ تشكل المساعدة الفنية والتعاون الفني عنصرين رئيسيين متساويين في الأهمية من مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، التي تركز الإيكاو في إطارها على مساعدة جميع الدول على التنفيذ الفعال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وسياساتها وإجراءاتها في جميع الأهداف الاستراتيجية (A39-WP/23)، مما يتيح تعزيز إسهام قطاع الطيران في تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ التي وضعتها الأمم المتحدة (A39-WP/25). ويعد بناء الشراكات وجمع الموارد أمراً ضرورياً لتحقيق تمويل مستدام وقابل للتوقع لتقديم الدعم الفني وتجنب ازدواجية الجهود. وبالنظر إلى أن نسبة عالية من الدول الأعضاء في الإيكاو تقفّر إلى الأموال اللازمة لتطوير البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية لديها على نحو يتسم بالكفاءة والاتساق، فقد اعتُمد برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران بوصفه استراتيجية أخرى لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" بغية تنسيق نشر مهنيي الطيران العاملين كمتطوعين تحقيقاً لمصلحة الحكومات التي تحتاج إلى المساعدة (A39-WP/45). ومن الضروري العمل على بناء الشراكات وتجميع الموارد فيما بين الدول والهيئات الدولية ومؤسسات التنمية وأوساط الصناعة، من أجل التمكن من تحقيق التعاون في مجال المساعدة الفنية والتعاون الفني والإسهام فيهما من أجل تمكين الدول من التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وسياساتها بما يكفل تحقيق نتائج مستدامة.

٣-٢ وفيما يخص المساعدة الفنية، كلّف المجلس الأمينة العامة بإدارة كيفية تقديم هذه المساعدة إلى الدول وتنظيمها داخل الأمانة العامة للتأكد من اضطلاع أنسب الإدارات والمكاتب بمهمة تنفيذ برنامج المساعدة الفنية للإيكاو لمشروع ونشاط معين. وبناءً عليه، يجري تنسيق المساعدة الفنية، في إطار البرنامج العادي، في المقام الأول بواسطة المكاتب الإقليمية وأقسام دعم تخطيط التنفيذ في إدارتي الملاحة الجوية والنقل الجوي. ومن ناحية أخرى، تظل المسؤولية عن تنفيذ برنامج الإيكاو للتعاون الفني على عاتق إدارة التعاون الفني، التي من شأنها أيضاً تولي المسؤولية عن تقديم المساعدة الفنية، حسبما تحدده الأمانة العامة.

٤-٢ وقد بُذلت جهود خلال فترة السنوات الثلاث ٢٠١٣-٢٠١٥ نحو تعزيز استراتيجية المنظمة من أجل تقديم المساعدة الفنية، بما في ذلك إعادة توزيع المسؤوليات، مما أسفر عن تعزيز التنسيق داخل الأمانة العامة. وقد استُكمل تخصيص الموارد على النحو الأمثل لأنشطة المساعدة الفنية وفقاً لمبادئ ومعايير التمويل التي اعتمدها المجلس بسياسة جديدة لتعبئة الموارد، بما في ذلك إدارة صناديق التبرعات للإيكاو. فقامت إدارة التعاون الفني خلال الفترة التي يغطيها التقرير بتنفيذ ستة مشاريع للمساعدة الفنية بتمويل من صندوق الإيكاو لسلامة الطيران وصندوق الإيكاو لأمن الطيران. ويرد تقرير منفصل على برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية ضمن الورقة A39-WP/28.

٥-٢ وقد أنشئت آلية لضمان الجودة يوفر بها البرنامج العادي ضمان الجودة للمشاريع في مجال سلامة الطيران من خلال الإشراف على مسألة الوفاء بأعلى المعايير الممكنة للجودة في جميع مراحل دورة المشروع، وبخاصة حينما يتعلق الأمر بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو. وقد ساهم ذلك أيضاً في تعزيز فعالية المساعدة المقدمة إلى الدول والمحاللة إلى مجلس استعراض الرصد والمساعدة (MARB) لمعالجة الشواغل البارزة في مجال السلامة.

٦-٢ وفيما يتعلق بالتعاون الفني، فقد لوحظ مشاركة أكثر مباشرة من المكاتب الإقليمية لا سيما خلال فترة الثلاث سنوات، وتحديداً في مجال إدارة مشاريع التعاون الفني الإقليمية، وتقديم الدعم في اختيار الخبراء الميدانيين، مع توحيد ما يصاحب ذلك من عمليات ذات الصلة. واستناداً إلى ترتيبات العمل الجديدة، واصل البرنامج العادي تقديم الدعم إلى الجوانب الفنية للمشاريع حسب الطلب، بما في ذلك ما يتعلق بوضع الأولويات لنطاق المشاريع ونواتجها وفقاً لاستنتاجات عمليات التدقيق في الإيكو. وقد أدت كفاءة أداء إدارة العقود لدى الإيكو بمشاركة الإدارة القانونية وفرع الشؤون المالية وإدارة الملاحه الجوية إلى حماية المنظمة ضد المخاطر المالية المحتملة، وضمان تنفيذ عمليات الشراء بطريقة صحيحة، لا سيما فيما يتعلق بتطبيق قواعد السلوك لدى الأمم المتحدة وأحكام قواعد المشتريات لدى الإيكو.

٧-٢ وقد أُنزق قيام المجلس باعتماد تعريف جديد لمصطلحي "المساعدة الفنية" و"التعاون الفني" ومعايير تتعلق بتخصيص الأموال لأنشطة المساعدة الفنية على قرارات الجمعية العمومية السارية فيما يخص المساعدة الفنية و/أو التعاون الفني. وتبعاً لذلك، يرد في المرفق (ب) بهذه الورقة الصيغة المقترحة لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٧ - البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجال التعاون الفني، في شكل بيان موحد بسياسات الإيكو في مجال التعاون الفني لكي تعتمد الجمعية العمومية.

٣- استعراض مستوى تنفيذ البرنامج

مستوى تنفيذ البرنامج الإجمالي

١-٣ وصل مستوى تنفيذ برنامج التعاون الفني الإجمالي في فترة السنوات الثلاث ٢٠١٣-٢٠١٥ إلى مبلغ ٣٨٩,٧ مليون دولار أمريكي. وتبين المقارنة مع الفترتين الثلاثيتين السابقتين (٤٦٠,٤ مليون دولار أمريكي و٣٣٧,٩ مليون دولار أمريكي على التوالي) في إطار الجدول رقم ١ تراجعاً قيمته ٧٠,٧ مليون دولار أمريكي أي ما تبلغ نسبته ١٨,١٪ بالنسبة إلى الفترة الأكبر لتنفيذ البرنامج، وزيادة بقيمة ٥١,٨ مليون دولار أمريكي أي ما نسبته ١٥,٣٪ بالنسبة للفترة السابقة.

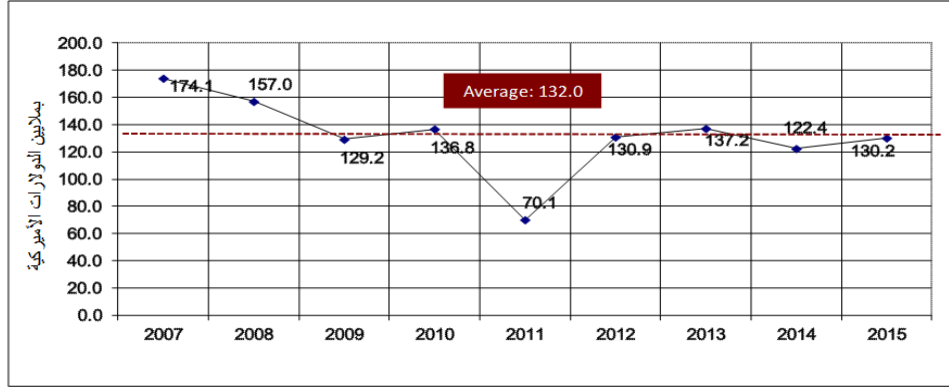
الجدول رقم (١) - مستوى تنفيذ البرنامج الإجمالي

مستوى تنفيذ البرنامج الإجمالي (بالدولارات الأمريكية)											
١٣٧	١٥٨	١٤٩	٢٠١٣	١٣٦	٨٤٠	٥٦٤	٢٠١٠	١٧٤	١١٦	٨٣٥	٢٠٠٧
١٢٢	٣٦٧	٩٣١	٢٠١٤	٧٠	٠٩٤	٧٥٦	٢٠١١	١٥٦	٩٧٤	٨٣٧	٢٠٠٨
١٣٠	١٨١	١٣١	٢٠١٥	١٣٠	٩٤١	٤٩٧	٢٠١٢	١٢٩	٢٧٤	٥٠٤	٢٠٠٩
٣٨٩			٧٠٧	٢١١	٣٣٧			٨٧٦	١١٧	٤٦٠	

الاتجاه السنوي لمستوى تنفيذ البرنامج

٢-٣ يُبين الرسم البياني رقم ٢ اتجاه مستوى تنفيذ البرنامج في فترة الثلاث السنوات الماضية، موضحاً التقلب العام للبرنامج، تحت تأثير عدة عوامل تخرج عن سيطرة الإيكو، نظراً لأن تنفيذ المشاريع يجري بناءً على طلب من الدول واعتماداً على إيداع الأموال في الوقت المناسب وموافقة الحكومات على الأنشطة. وقد تميّز عام ٢٠٠٧ بطفرة في تنفيذ البرنامج كانت الأعلى على الإطلاق بقيمة بلغت ١٧٤ مليون دولار أمريكي، ويرجع ذلك في جزء منه إلى إجراء مشتريات كبيرة لمعدات طيران وتنفيذ على نطاق واسع لأنشطة مرتبطة بتطوير المطارات. بعد ذلك سجل الاتجاه نزولاً، بيد أن مستوى تنفيذ البرنامج ظل مستقراً نسبياً منذ عام ٢٠٠٩، بمبلغ يصل في المتوسط إلى ١٣٤,٨ مليون دولار أمريكي، باستثناء عام ٢٠١١ الذي شهد انخفاضاً حاداً، حيث بلغ إجمالي قيمة التنفيذ ٧٠,١ مليون دولار أمريكي، وكان ذلك نتيجة لانتهاج تعاقدات شراء طويلة الأجل بمبالغ ضخمة. وقد انتهت فترة السنوات الثلاث الحالية بمستوى تنفيذ للبرنامج بلغت قيمته ١٣٠,٢ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠١٥. وتشير التقديرات الخاصة بالسنة الحالية إلى استمرار. ولكي تتمكن الإيكو من استرداد كالتكاليف الإدارية، يلزم أن يصل متوسط التنفيذ السنوي للبرنامج بقيمة ١٢٥ مليون دولار.

الرسم البياني رقم (٢) - الاتجاه السنوي لمستوى تنفيذ البرنامج



مصادر التمويل

٣-٣ تظل المصادر العامة للتمويل مشابهة لفترة السنوات الثلاث السابقة، مع قيام الحكومات بتمويل القسط الأكبر من مشاريعها الخاصة (٩٩,٠٪)، بينما يمثل التمويل الجوهري لبرنامج الإنمائي حوالي ٠,٣٪ من إجمالي البرنامج. وبلغت مساهمات الجهات المانحة مبلغ ٢,٧ مليون دولار أميركي (٠,٧٪)، بالمقارنة مع مبلغ ٣,٩ مليون دولار أميركي (١,١٪)، ومبلغ ٣,٨ مليون دولار أميركي (٠,٥٪) في الفترتين ٢٠١٠-٢٠١٢، و٢٠٠٧-٢٠٠٩ على التوالي، ويفسر الفارق بمساهمات تبلغ في مجملها ١,٧ مليون دولار أميركي من صناديق التبرعات للإيكوا في مشاريع نفذتها إدارة التعاون الفني وتم الإبلاغ عنها في إطار برنامج المساعدة الفنية منذ عام ٢٠١٣. ويقدم الجدول رقم ٢ ملخصاً عن المساهمات الخارجية المقدمة من الجهات المانحة في إطار آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكوا.

الجدول رقم (٢) - مصادر التمويل الخارجية للفترة ٢٠١٥-٢٠٠٧

مصدر التمويل (بالدولارات الأمريكية)	المجموع 2009-2007	المجموع 2012-2010	المجموع 2015-2013 **	المجموع الكلي
إيرباص	507,800	431,200	208,119	1,147,119
أيروتاى	0	19,973	0	19,973
بوينغ	126,000	381,500	208,616	716,116
المفوضية الأوروبية	519,000	146,900	0	665,900
إدارة الطيران الاتحادية	0	464,200	23,431	487,631
التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية	367,200	949,600	0	1,316,800
أسيان	416,800	502,900	121,875	1,041,575
وزارة النقل الكندية	342,500	180,800	183,486	706,786
لصندوق الائتماني لبرنامج الأمم المتحدة المتعدد المانحين	1,151,720	117,200	0	1,268,920
إدارة الأمم المتحدة لعمليات حفظ السلام	0	602,425	279,600	882,025
صندوق السلامة *	0	14,000	0	14,000
البنك الدولي	380,000	100,000	0	480,000
المجموع	3,811,020	3,910,698	1,025,127	8,746,845

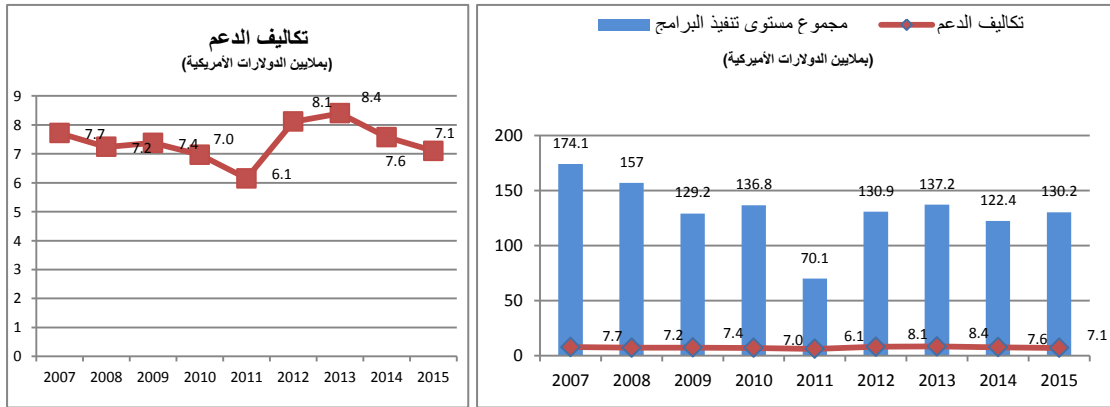
* اعتباراً من عام 2013 أصبحت الإفادة عن صناديق التبرعات للإيكوا في إطار برنامج المساعدة الفنية بمقتضى قرار المجلس (C-DEC 197/2) الخاص بتعريف مصطلحي المساعدة الفنية والتعاون الفني.

** الأرقام الإجمالية لا تشمل مساهمات صناديق التبرعات للإيكوا الواردة من صندوق أمن الطيران بقيمة 235,590 دولاراً أمريكياً، وصندوق سلامة الطيران بقيمة 1,013,564 دولاراً أمريكياً، وصندوق السلامة (الفرنسي) للمساهمات المقيدة بقيمة 431,645 دولاراً أمريكياً من أجل مشاريع المساعدة الفنية التي تنفذها إدارة التعاون الفني.

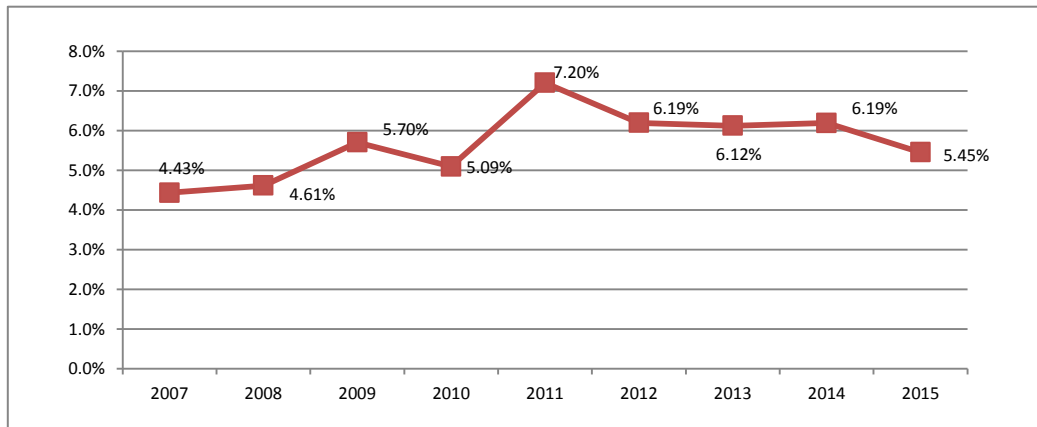
تكاليف الدعم

٤-٣ إن مجموع تكاليف الدعم (إيرادات الرسوم الإدارية) المستردة مقابل إدارة برنامج التعاون الفني مقارنة مع مجموع نفقات البرنامج التي بلغت ٣٨٩,٨ مليون دولار أميركي للفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ بلغ ٢٣,١ مليون دولار أميركي، وهو ما يمثل متوسط بنسبة ٥,٩% لهذه الفترة بالمقارنة بنسبة ٦,٣% ونسبة ٤,٨% للفترتين ٢٠١٠-٢٠١٢ و ٢٠٠٧-٢٠٠٩ على التوالي. ويشير الرسم البياني رقم ٣ إلى تكاليف الدعم المستردة خلال الفترات السنوات الثلاث الماضية، مما يظهر استقراراً نسبياً في اتجاه معدل تكاليف الدعم في فترة السنوات الثلاث الحالية بما يتناسب مع التفاوتات الطفيفة في حجم البرنامج. وهو ما يتماشى مع طلب الجمعية العمومية لخفض الرسوم الإدارية العامة (تكاليف الدعم) للمشاريع إلى أدنى حد ممكن (القرار ٣٦-١٧). وتتأثر التفاوتات السنوية في معدلات تكاليف الدعم المبيّنة في الرسم البياني رقم ٤ بالتوزيع الفعلي للإيرادات حسب عنصر البرنامج، ما دامت عناصر المعدات والعقود من الباطن لديها معدلات تكاليف أقل من معدلات تكاليف عناصر الموظفين أو التدريب. وتسري تكاليف الدعم التي لا تتجاوز في العادة ١٠ في المائة على مشاريع الصندوق الائتماني كمعدل ثابت، غير أنها قد تتفاوت حسب عنصر المشروع في إطار اتفاقات الخدمات الإدارية، حسب مدى تعقد النشاط. وتتفاوت معدلات تكاليف الدعم بشأن عناصر المعدات في إطار اتفاقات الخدمات الإدارية وخدمات المشتريات في مجال الطيران المدني وتتراجع مع زيادة حجم طلبات الشراء، من نسبة ٨% إلى ٤,٩% ويمكن التفاوض بشأنها عندما تتجاوز مبلغ ٥ ملايين دولار أميركي. وتتفاوض الدول بشأن هذه المعدلات وتوافق عليها وترد في كل اتفاق من الاتفاقات الموقع عليها مع الإيكادو.

الرسم البياني رقم (٣) - تكاليف الدعم المستردة في الفترة ٢٠١٥-٢٠٠٧



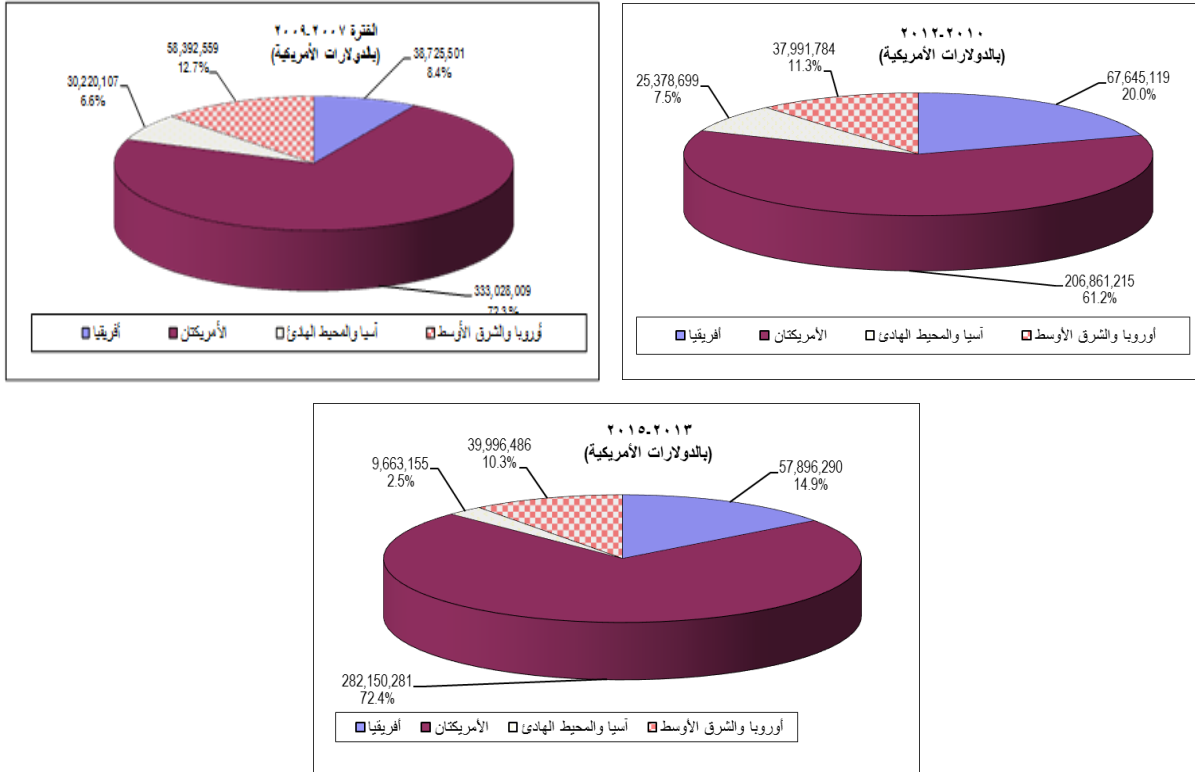
الرسم البياني رقم (٤) - المتوسط السنوي لمعدل تكاليف الدعم للفترة ٢٠١٥-٢٠٠٧



مستوى تنفيذ البرنامج حسب الإقليم

٥-٣ يوضح الرسم البياني رقم ٥ مستوى تنفيذ برنامج التعاون الفني ككل حسب الإقليم الجغرافي. وحظي إقليم أفريقيا بنسبة ١٤,٩% من مجموع البرنامج المنفذ في الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥، مقارنة مع نسبة ٢٠,٠% ونسبة ٨,٤% في الفترتين الثلاثيتين ٢٠١٠-٢٠١٢ و ٢٠٠٧-٢٠٠٩ على التوالي، مع نمو كبير بنسبة ٧٤,٧% منذ عام ٢٠٠٧، وبعض التراجع بنسبة ١٤,٤% في الفترة الثلاثية الحالية. أما إقليم آسيا والمحيط الهادئ فشكل نسبة ٢,٥% من مستوى تنفيذ مجموع البرنامج بنسبة متوسطة تبلغ ٧,٥% للفترة ٢٠١٠-٢٠١٢ و ٦,٦% للفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٩، وإن سجل تراجعاً بنسبة ٦١,٩% في حجم برنامجه خلال الفترة المشمولة بالتقرير. وبتزايد حجم البرنامج بنسبة ٣٦,٤% على مدى الفترة الثلاثية السابقة، فلا يزال إقليم الأمريكيتين يحظى بالحيز الأكبر من تنفيذ البرنامج بنسبة ٧٢,٤%، بالمقارنة مع نسبة ٦١,٢% و ٧٢,٣% في الفترتين الثلاثيتين السابقتين. وأخيراً، كان نصيب إقليم أوروبا والشرق الأوسط بنسبة ١٠,٣% من مجموع البرنامج المنفذ، بالمقارنة مع نسبة ١١,٣% و ١٢,٧% في الفترتين الثلاثيتين السابقتين، وهو ما يوضح حدوث تراجع طفيف في البرنامج بنسبة ٥,٣% خلال الفترة الثلاثية. وتأثرت التفاوتات في نسبة التوزيع الجغرافي في الأساس بعدد الطلبات ونوعيتها، وكذلك التمويل المتاح من الدول.

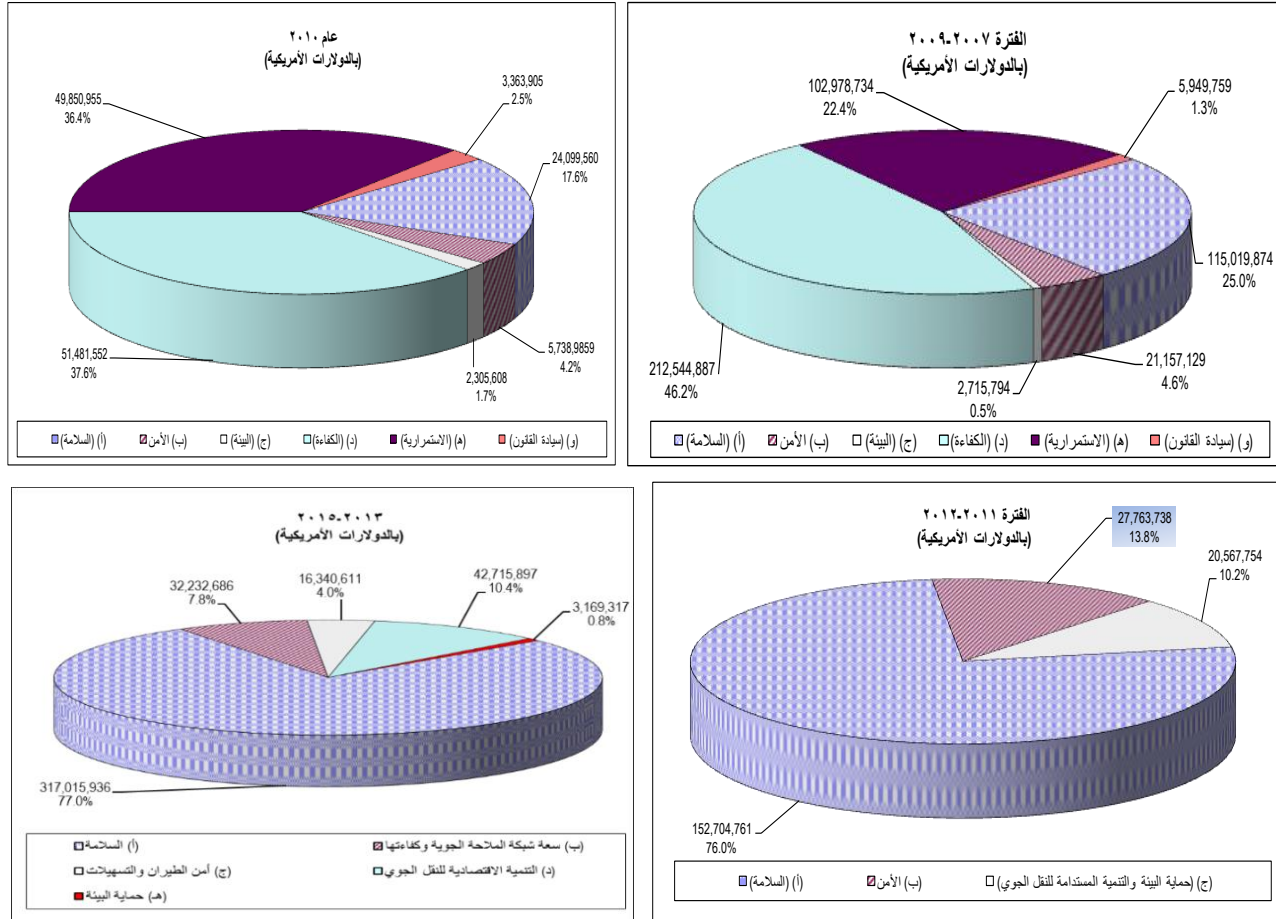
الرسم البياني رقم (٥) - مستوى تنفيذ البرنامج حسب الإقليم



مستوى تنفيذ البرنامج حسب الهدف الاستراتيجي

٦-٣ يتضمن الرسم البياني رقم ٦ توزيع برنامج التعاون الفني حسب الهدف الاستراتيجي، وهو ما يعكس المساهمة العامة للمشاريع في تحقيق أهداف الإيكاو للفتريات الثلاثية ٢٠٠٧-٢٠٠٩ و ٢٠١٠-٢٠١٢ و ٢٠١٣-٢٠١٥

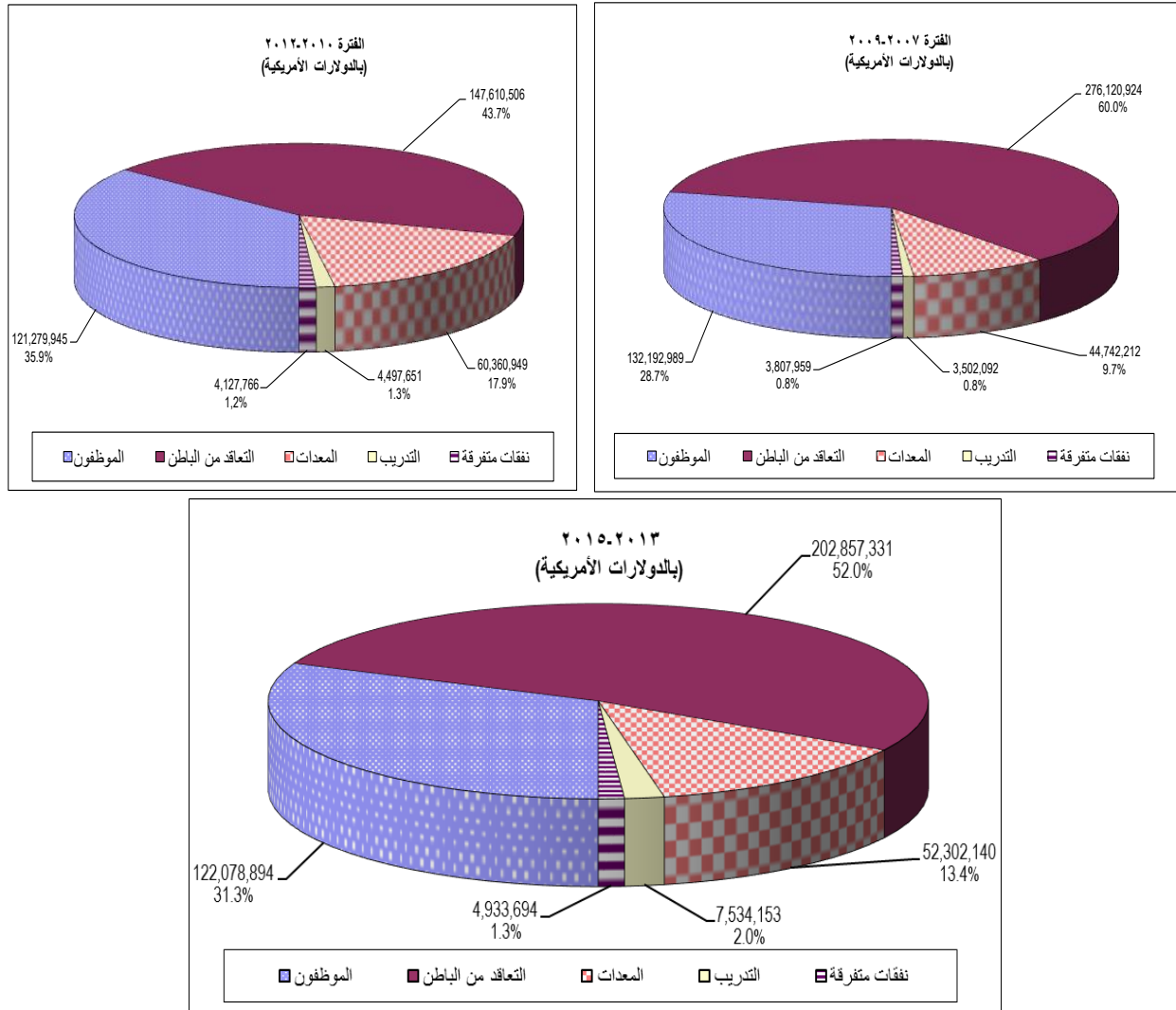
الرسم البياني رقم (٦) - مستوى تنفيذ البرنامج حسب الهدف الاستراتيجي



مستوى تنفيذ البرنامج حسب العنصر

٧-٣ ظل التوزيع حسب عنصر البرنامج مستقراً نسبياً، كما هو موضح في الرسم البياني رقم ٧. وكنسبة من إجمالي البرنامج، فلا يزال عنصر المشتريات، الذي يشمل المعدات والعقود من الباطن، يمثل القسط الأكبر من النشاط بنسبة تبلغ ٦٥,٤% على الرغم من التفاوتات الكبيرة في النفقات على مدى الفترة الثلاثية الحالية. وبلغت نسبة عنصر الموظفين ٣١,٣% بتراجع طفيف يقارب نسبة ٤,٦% عن الفترة الثلاثية الماضية، مع الحفاظ على المستوى العام للنفقات. وبلغ متوسط نسبة عنصر التدريب ١,٩% من إجمالي البرنامج للفترة الثلاثية الحالية، مسجلاً زيادة مقدارها ١١٥% منذ فترة الإبلاغ ٢٠٠٧-٢٠٠٩.

الرسم البياني رقم (٧) - مستوى تنفيذ البرنامج حسب العنصر



نتائج البرنامج حسب العنصر

شملت أهم النتائج المحققة خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٣ ما يلي: ٨-٣

- أ) توزيع ٧٧٧ من الخبراء الميدانيين الدوليين، الذين قاموا ببعثات استشارية أو عملوا كمدرسين أو كموظفين تنفيذيين؛
- ب) تعيين ٢٢١٢ من الخبراء على المستوى الوطني لإدارات الطيران المدني؛
- ج) تقديم التدريب داخل البلدان إلى ١٣٦٥٧ موظفاً في مجال الطيران المدني بواسطة تنظيم الدورات التدريبية وحلقات العمل والحلقات الدراسية على المستويين الوطني والإقليمي؛
- د) تدريب مقدم من مقدمي المعدات إلى ١٣٧٠ موظفاً على المستوى الوطني في إطار عقود الشراء؛

هـ) تقديم المنح التدريبية في مجال الطيران إلى مختلف معاهد التدريب لمصلحة ٢٠٤١ 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)؛

ز) شراء المعدات والخدمات الرئيسية في مجال الطيران المدني بمبلغ إجمالي ٢٥١,٥ مليون دولار أميركي.

الجدول رقم (٣) - نتائج البرنامج حسب العنصر

٢٠١٥-٢٠١٣		٢٠١٢-٢٠١٠		٢٠٠٩-٢٠٠٧		
١١٧٣ شهر عمل	٧٧٧	١٥٧٦ شهر عمل	٩٨٣	١٨٥١ شهر عمل	١١٢٥	الخبراء الميدانيون الدوليون
٢٢١٢		٢٤٦٢		٤٢٦٣		الخبراء على المستوى الوطني
١٣٦٥٧		١١٥٤١		٦٣٨٥		المواطنون المدربون داخل البلد
١٣٧٠		٩٤٥		١١١٨		المواطنون المدربون بواسطة الموردين
٢٠٤١		٢٢١٥		١٢٩٣		منح الزمالات
٢٥١,٥ مليون دولار أميركي		٢٠٨ ملايين دولار أميركي		٣٢٠,٩ مليون دولار أميركي		المعدات والخدمات

٣-٩ ترد تفاصيل النتائج السنوية للأداء التشغيلي حسب العنصر في التقارير السنوية التي يقدمها المجلس إلى الجمعية العمومية، بما في ذلك ملخص عن أهداف وإنجازات أهم مشاريع التعاون الفني المنفذة خلال هذه الفترة بصورة منفردة أو على المستوى الإقليمي أو الإقليمي الفرعي.

نتائج البرنامج حسب مجالات المساعدة

٣-١٠ يرد في المرفق (أ) إنجازات برنامج التعاون الفني بحسب الأهداف الاستراتيجية خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٣.

٤- إيرادات ونفقات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية^١

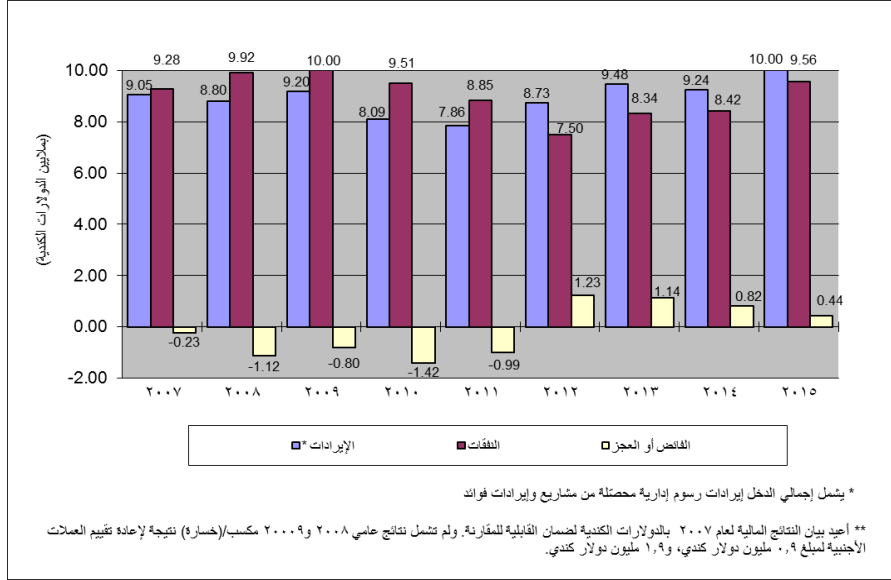
٤-١ تفرض الرسوم الإدارية المفروضة على تنفيذ المشاريع على أساس مبدأ استرداد التكاليف بواسطة صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، المستخدم لتحمل التكاليف الكاملة للإدارة، وتشغيل ودعم برنامج التعاون الفني. ويشمل ذلك النفقات ضمن إدارة التعاون الفني، بما في ذلك تكاليف الموظفين، ونفقات البرنامج العادي للخدمات المقدمة إلى إدارة التعاون الفني.

٤-٢ وتوضح نتائج العمليات أن صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية قد استرد تكاليفه كاملةً خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥. وقد تجاوزت الإيرادات النفقات بمبلغ ١,١٤ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٣، ومبلغ ٠,٨٢ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٤، ومبلغ ٠,٤٤ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٥. ونظراً لثبات مستوى تنفيذ البرنامج الذي يؤثر في حجم تكاليف الدعم المسترد

^١ ترد البيانات المالية للإيكاو بالدولارات الكندية اعتباراً من عام ٢٠٠٨ وما بعده. ولضمان القابلية للمقارنة، فقد أعيد بيان النتائج المالية لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لعام ٢٠٠٧ بالدولارات الكندية لأغراض هذا التقرير بمتوسط سعر صرف الأمم المتحدة لهذا العام.

من المشاريع، وكذلك التراجع العام في النفقات نتيجة تنفيذ عدد من التدابير الاقتصادية لتجسيم اتجاه العجز في فترة السنوات الخمس على التوالي بين عامي ٢٠٠٧ و٢٠١١، فقد حقق صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية فائضاً منذ عام ٢٠١٢. ووصلت المبالغ المتراكمة في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية إلى مبلغ ٣,٩ مليون دولار كندي في ٢٠١٥/١٢/٣١.

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



٣-٤ يشمل مجموع النفقات التكاليف المحملة على صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية مقابل خدمات الدعم المقدمة من موظفي البرنامج العادي لبرنامج التعاون الفني، وذلك بمبلغ ٣,٩ مليون دولار كندي خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٣-٢٠١٥، كما يشمل تكاليف بقيمة ٤٢٢ ٠٠٠ دولار كندي محملة على صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية من أجل بنود مشتركة الأخرى، ضمن عدة أمور تشمل أتعاب التدقيق الخارجي، والتكاليف المشتركة للأمم المتحدة، وتأمين المباني، والمنافع الطبية بعد نهاية الخدمة، ليصل بذلك مجموع التكاليف المستردة بواسطة الميزانية العادية من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في فترة السنوات الثلاث إلى ما يقرب من ٤,٠ ملايين دولار كندي. أما التكاليف السنوية بقيمة ٤٩٦ ٠٠٠ دولار كندي التي تتكدها الميزانية العادية من أجل خدمات المشتريات والسفر التي تقدمها إدارة التعاون الفني إلى البرنامج العادي بقيمة إجمالية بلغت ١,٥ مليون دولار كندي في فترة السنوات الثلاث، فلم يتسن استردادها من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية.

٥- توزيع التكاليف بين ميزانية البرنامج العادي وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

١-٥ اعتمد المجلس في عام ٢٠١٠ سياسة عامة جديدة تتعلق باسترداد التكاليف لتسجيل التكاليف غير المباشرة التي يتحملها البرنامج العادي فيما يخص تزويد إدارة التعاون الفني بخدمات الدعم. وقد تقرر احتساب التكاليف التي ينبغي

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. أما الأرباح والخسائر غير المحققة من العملات بمبلغ ٩٣٩ ٠٠٠ دولار كندي ومبلغ ١ ٩٣٩ ٠٠٠ دولار كندي لعامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩ على التوالي، نتيجة تحويل أموال تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية من الدولار الأميركي إلى الدولار الكندي بسعر الأمم المتحدة في ٢٠٠٩/١٢/٣١، فجرى خصمها من رصيد صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وذلك بأثر صافي يبلغ ١ مليون دولار كندي.

استردادها بالدولار والاستعاضة بتحويل نقدي سنوي من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية إلى الميزانية العادية عن الممارسة المعمول بها منذ زمن بعيد والمتمثلة في تمويل إدارة التعاون الفني لعدد من الوظائف في البرنامج العادي.

٢-٥ ولتنفيذ هذا القرار، تم استيعاب ٢٢ وظيفة ممولة من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في ميزانية البرنامج العادي في عام ٢٠١٠، في حين جرت دراسة استقصائية لتقدير الوقت الفعلي الصافي الذي يُكرّسه موظفو البرنامج العادي لتقديم الدعم المباشر للعمليات المتصلة بالمشاريع، حيث حددت أن يجري تحميل إدارة التعاون الفني سنوياً بمبلغ ١٢٠٢١١٧ دولاراً كندياً. وتم وضع آلية لتسوية المبالغ التي ينبغي استردادها، حسب الاقتضاء، من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، واعتمدها المجلس في شهر نوفمبر عام ٢٠١٣.

٣-٥ وعلى العكس من ذلك، فإن التكاليف التي تتكبدها إدارة التعاون الفني في مجال خدمات السفر والمشتريات المقدمة إلى البرنامج العادي، البالغ ٤٩٦٠٠٠ دولار كندي، فتسدد من الميزانية العادية سنوياً اعتباراً من فترة الثلاث سنوات ٢٠١٧-٢٠١٩، كلى النحو الوارد في مشروع الميزانية.

إنجازات برنامج التعاون الفني حسب الأهداف الاستراتيجية

فيما يلي الإنجازات الرئيسية لبرنامج التعاون الفني مصنفة حسب الدعم الفني على مدى فترة السنوات الثلاث ٢٠١٣-٢٠١٥:

(أ) السلامة

(١) المساعدة فيما يخص إنشاء وتشغيل أجهزة مراقبة السلامة والبرامج التعاونية؛ تعزيز قدرات الدول على مراقبة السلامة بواسطة تطوير وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية والحد من الشواغل البارزة في مجال السلامة، وأوجه القصور المحددة من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وغيرها من النتائج المرتبطة بالسلامة؛ الانتقال إلى نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛ دعم التحضير لعمليات الإيكاو للتدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛ المساعدة بشأن بعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو وفي إجراء عمليات التفتيش لمراقبة السلامة الجوية؛ وضع وتنفيذ برامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة؛ وضع التشريعات واللوائح والإجراءات الأساسية في مجال الطيران المدني وتفتيحها وترجمتها وتنسيقها؛ وضع القواعد القياسية والإجراءات والبرامج طويلة الأجل المتعلقة بالسلامة ومراجعتها وتعديلها وتنفيذها؛ تقييم وتعزيز وتحديث هيئات الطيران المدني؛ النهوض بقدرات الدول فيما يخص عمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران والتحقق في الحوادث والوقائع، وترخيص المطارات والتفتيش عليها، والإنفاذ وإطفاء الحرائق؛ إنشاء مجلس مستقل للتحقيق في الحوادث داخل سلطة طيران مدني تنشأ حديثاً؛ إنشاء وتشغيل وكالة تكون مسؤولة عن التحقيق في الحوادث؛ تنفيذ الحلول البرمجية لتخطيط الرحلات، وإجراءات الترخيص ومراقبة الأرصاد الجوية؛ وضع نظام للمراقبة والتفتيش وتتبع الأنشطة يعمل من خلال شبكة الإنترنت ووضع برنامج لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية (FASAP) في الأقاليم الفرعية.

(٢) توفير دورات تدريبية بشأن مجموعة واسعة من المواضيع المتصلة بالسلامة، بما في ذلك صلاحية الطائرات للطيران، وعمليات الطيران، والترخيص للأفراد، والتحقق في حوادث الطائرات والوقاية منها، والأدوات الإلكترونية في مجال السلامة، والترخيص للمطارات وتشغيلها والتفتيش عليها، ومراقبة السلامة في المطارات، وتدريب الطيارين باستخدام نظم المحاكاة، ونظم إدارة السلامة، ومراقبة السلامة وتدريب المفتشين، ونقل البضائع الخطرة عن طريق الجو، وبرنامج تبادل بيانات التفتيش على سلامة ساحة وقوف الطائرات (IDISR)؛ إعداد خطط التحديث لمؤسسات التدريب وخطط لإدخال نظم إدارة الجودة؛ والمساعدة على ترخيص برامج التدريب من أجل الحصول على إجازة طيار الخطوط الجوية (ATPL).

(٣) إجراء تحليل للثغرات الموجودة في مجال السلامة في ضوء ملحق الإيكاو الرابع عشر (المطارات) ونظم التحقيق في حوادث الطائرات؛ إعداد خطط الطوارئ ودراسات الجدوى والدراسات الجوية؛ تقييم الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية فيما يخص المدراج؛ تقييم مطارات الدول على أساس ولاية الأمم المتحدة؛ المساعدة في إعداد تقارير الامتثال المتصلة بعمليات التفتيش على الطائرات الأجنبية؛ المساعدة على إصدار التراخيص والإشراف فيما يتعلق بشركات الصيانة ومؤسسات التدريب المعتمدة والمطارات، وكذلك ترخيص المشغلين الجويين.

(٤) شراء طائرة لمعايرة الرحلات الجوية على أن تكون مجهزة بنظام النفتيش الآلي على الطائرات (AFIS)، وسيارات الإسعاف، وحظائر شبه دائمة للطائرات، ومعدات طبية، وأنظمة إضاءة يمكن حملها، ومعدات إطفاء الحرائق، ونظم ومعدات دعم المطارات؛ تشييد ساحة بعيدة لوقوف الطائرات؛ توفير معدات الإنقاذ وإطفاء الحرائق (ARFF) وخدمات التنظيف الأرضية، علاوة على تقديم الدعم الفني وصيانة المعدات المعنية بالصلاحيات للطيران ومساحات المدارج.

ب) أمن الطيران والتسهيلات

(١) المساعدة الإقليمية في مجال أمن الطيران، بما في ذلك المساعدة على معالجة أوجه القصور المحددة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وغيرها من النتائج المرتبطة بأمن الطيران، وإيفاد بعثات المساعدة الفنية وتوفير تدريب المفتشين وغير ذلك من التدريب المتصل بالأمن؛ إجراء عمليات تفتيش أمني للمطارات وتحليل الفجوات الأمنية من أجل تنفيذ البرامج المعنية بأمن الطيران؛ تقييم مدى فعالية الضوابط المعنية بأمن الطيران ووضع تدابير التخفيف ذات الصلة؛ تطوير وتنقيح اللوائح والإجراءات والإرشادات الوطنية المتعلقة بأمن الطيران؛ تطوير برنامج وطني نموذجي لأمن الطيران المدني؛ وضع برنامج لأمن المطارات؛ تقييم الهيكل التنظيمي ومسؤوليات مفتشي أمن الطيران على المستوى الوطني؛

(٢) تعزيز قدرات الدول من حيث الموارد البشرية لأمن الطيران بواسطة تنظيم حلقات دراسية دولية، وتنظيم دورات وحلقات عمل في مجال أمن الطيران، وتوفير التدريب للمدربين والمفتشين وغير ذلك من التدريب المتصل بالأمن لفائدة الموظفين على المستوى الوطني؛ إنشاء مركز وطني للتدريب على أمن الطيران المدني؛ والمساعدة على اعتماده من الإيكارو كمركز للتدريب على أمن الطيران.

(٣) تقديم الخدمات الاستشارية وتحليل الثغرات بشأن تطبيق نظم وثائق السفر المقروءة آلياً ووضع خطط عمل من أجل تطبيق المراقبة الإلكترونية للحدود وتأشيرات الدخول الإلكترونية ووثائق (جوازات) السفر الإلكترونية؛

(٤) شراء نظم ومعدات في مجال الأمن؛ المساعدة على تركيب البرمجيات المتعلقة بالنظم الذكية وصيانتها وتوفير الدعم والتدريب على تشغيلها؛ والدعم البرمجي لنظم تسجيل الركاب وتصعيدهم إلى الطائرة؛ وأجهزة الكشف بالتصوير الشعاعي، وتعزيز المعدات الأمنية الخاصة بالنظم المزودة لمراقبة الدخول.

ج) حماية البيئة

(١) إجراء دراسات الأثر البيئي والاجتماعي والاقتصادي فيما يتعلق بمشاريع تطوير المطارات؛ المساعدة على إعداد وتطوير خطط العمل البيئية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، واستعراض وتعديل خطط العمل لخفض انبعاثات الطيران المدني الدولي من غازات الدفيئة، وإعداد خطة عمل منسقة من أجل تنفيذ تدابير وطنية للتصدي للقضايا المتعلقة بتغير المناخ وتخفيض انبعاثات الكربون.

(٢) تنفيذ برامج بناء القدرات في مجال حماية البيئة من خلال تنظيم حلقات عمل تتعلق بالمسائل البيئية؛ وتنظيم دورات تدريب في مجال إدارة المطار لانبعاثات غازات الدفيئة، وتنظيم فعاليات دولية بشأن

قضايا البيئة.

(٣) وضع مواصفات إحلال خاصة بمرافق الرادار الباحث الأولي / رادار المراقبة الثانوي الموجودة، ومراكز مراقبة المنطقة، وأبراج المطارات، بهدف تطبيق قواعد قياسية لحماية البيئة.

د) التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

(١) وضع خطط رئيسية للطيران المدني، وخطط رئيسية للمطارات، وتنبؤات الحركة الجوية؛ استعراض النظم المعنية بتحصيل رسوم المطارات وسعة خانات المطارات؛ والمساعدة على تحصيل رسوم الملاحة الجوية الخاصة بمرحلة "الطريق"؛ إجراء دراسة الآثار الاجتماعية والاقتصادية المتعلقة بالمطارات الدولية؛ تطوير نظم ضمان الجودة الخاصة بالنقل الجوي؛ توفير الخبرات الفنية في مجال اقتصادات الحركة الجوية وتطوير هياكل إدارات النقل الجوي؛ استعراض وتعديل اللوائح الخاصة بتنظيم عمليات المناولة الأرضية، وتوفير الخبرة القانونية بشأن عدة صكوك وقضايا قانونية دولية تتعلق بقطاع الطيران المدني.

(٢) تنظيم دورات تدريبية في مجال إدارة الطيران المدني وسياسات الطيران.

(٣) إعداد طلب للتأهيل، وهو طلب من أجل اقتراح واستعراض وتعديل اتفاقية امتياز للمشاركة بين القطاعين العام والخاص من أجل ترقية نظام إدارة الحركة الجوية في الدولة.

هـ) سعة شبكة الملاحة الجوية وكفاءتها

(١) إعداد دراسات جدوى ووضع خطط رئيسية للمطار تتضمن التوسعات أو التحديثات لمرافق وخدمات المطارات الدولية؛ إعداد مشروع لوائح مراقبة سلامة الملاحة الجوية ومراجعة وتعديل اللوائح المعنية بالملاحة الجوية وأنظمة المناولة الأرضية؛ إعداد وثائق تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء؛ وتوفير الخبرات الفنية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

(٢) المساعدة على تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء، ومرافق وخدمات خطة الملاحة الجوية، والشبكة الرقمية الثانية لأمريكا الجنوبية (REDDIG II)؛ المساعدة على منح التراخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية؛ تقديم الدعم من أجل منح الترخيص للنظم المتطورة لتوجيه ومراقبة الحركة على سطح أرض المطار (ASMGCS)، وترخيص ودمج الرادارات الجديدة؛ المساعدة على اعتماد إجراءات الطيران، والمساعدة على تصميم إجراءات الملاحة القائمة على الأداء.

(٣) توفير خدمات معلومات الطيران باسم الدولة؛ إجراء تقييم مخاطر السلامة المعنية بخدمات الحركة الجوية، بما في ذلك إدخال الحلول والخدمات المتعلقة بالاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (CPDLC) وعقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C)؛ تقديم خدمات معلومات الطيران (AIS)؛ إجراء دراسات استقصائية ميدانية لجمع البيانات من أجل شبكة الأقمار الصناعية (AFISNET)؛ إجراء تقييمات ميدانية لمناطق المناورة والحركة في المطارات؛ المساعدة على إدارة عقد خدمة شبكة (MEVA II) لتوفير خدمات تشغيل اتصالات الطيران عبر الأقمار الصناعية.

(٤) تنظيم دورات تدريبية تغطي طائفة واسعة من المواضيع المتعلقة بالملاحة الجوية، بما في ذلك السياسات المتعلقة بالملاحة الجوية، وهندسة المطارات (التخطيط والتشييد)، وصيانة نظام المدى الراديوي شامل الاتجاهات (VOR) بالموجات المترية (VHF) الذي يستند إلى مفعول دوبلر / جهاز

قياس المسافة (DME)، وصيانة نظام الهبوط الآلي، ونظم إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي الصيانة (ADS-B)، وتركيب المساعدات الملاحية وتشغيلها، وتشغيل محطة المطار، ونظام محطة الرادار الآلي، وتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء وتصميم إجراءاتها، وادار مراقبة الاقتراب، والبحث والإنقاذ، والاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، وخدمات الأرصاد الجوية للطيران وخدمات الملاحة الجوية، فضلاً عن تنظيم حلقات عمل بشأن ضمان الجودة من أجل تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء؛ وتوفير التدريب الفني والتشغيلي الذي تقدمه الشركة المصنعة، والتدريب على رأس العمل لموظفي الصيانة.

(٥) شراء المعدات والخدمات من أجل تحديث المطارات وخدمات الطوارئ، ويشمل ذلك الأبراج المتنقلة، والرادار الباحث الأولي وادار المراقبة الثانوي ومراكز مراقبة المنطقة، والتحول إلى الاتصال الصوتي، ونظم الاتصالات باستخدام الموجات المترية (VHF)، بما في ذلك الخدمة التلقائية لمعلومات المحطة النهائية (ATIS) من أجل الاقتراب ومراقبة المطار، ومعدات الاتصالات بالموجات المترية (VHF) لنظم مراقبة المنطقة، وشبكة اتصالات الطيران (ATN)، والوصلات الراديوية، ونظم تسجيل الصوت المرتبطة بنظم الاتصالات الصوتية (VCS) المعنية بمراقبة الحركة الجوية (ATC)، ونظام الهبوط الآلي (ILS)، ونظام المدى الراديوي شامل الاتجاهات (VOR) بالموجات المترية (VHF)، ونظم إدارة الحركة الجوية (ATM)، ونظم المعلومات الجغرافية (GIS)، ومعدات قياس المسافة (DME)، ونظام مناولة رسائل الحركة الجوية (AMHS)، والنظم الآلية لمراقبة الطقس (AWOS)؛ ووضع المواصفات الفنية، وإجراء اختبارات قبول الموقع، وتوفير التدريب على رأس العمل لموظفي الصيانة.

القرار ٣٩-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؛ كانت التدابير الرامية إلى وضع سياسة جديدة للتعاون الفني قد نفذت، ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب قرارها ٣٣-٢١ الذي أكدت عليه من جديد بقرارها ٣٥-٢٠ أن يعد ويعرض على نظرها قرارا موحدًا عن جميع أنشطة وبرامج التعاون الفني.

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؛ (جديد)

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؛ (جديد)

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة السادسة التاسعة والثلاثين.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرارات ١٦-٧ و ٢٤-١٧ و ٢٦-١٦ و ٢٧-١٨ و ٢٧-٢٠ و ٣٥-٢٠ و ٣٥-٢١ و ٣٦-١٧.

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 عنصرا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى شبه الإقليمي والإقليمي والعالمي.

ولما كان بوسع 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 أغسطس ١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦ نوفمبر 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، ولتطوير 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. (نقل)

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 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. (جديد)

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 التقني إلى البرنامج العادي. (جديد)

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

فإن الجمعية العمومية:

برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١- تسلم 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 ينفذا وفقا للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطا دائما وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تتفذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية تنفيذا فعالا 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 تنسيق التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحية وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلا عن تنسيق أوثق لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرامج 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، 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. (جديد)

الإيكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

- ٩- توصي الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولاسيما 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 وبالذول 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 تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى الطيران المدني. (جديد)

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 لهذه 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 تتفقد في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف إلى تعزيز سلامة وأمن وفاعلية النقل الجوي الدولي، **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 برنامجيها 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 والتشغيلية في مجال الطيران المدني.

المرفق (ب)

تمويل برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كانت الأموال المتاحة للمساعدات 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. (جديد)

ولما كان برنامج المساعدة الفنية ممولاً من صناديق التبرعات ومن خلال الميزانية العادية للمنظمة. (جديد)

ولما كانت هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نمواً 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 تتفق بمبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخيا 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، ويقصد تنفيذ توصيات الإيكاو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة.

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

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران" بغية تشجيع التبرعات لمشاريع تهدف إلى سد الثغرات المتعلقة بالسلامة. (محذوف)

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقر وتشجع** الإجراءات التي اتخذها المجلس لتنفيذ التعاون الفني بفاعلية وبالأموال المحدودة المتاحة، وباستخدام جميع مصادر التمويل والتجهيزات السليمة. (محذوف)

١- **تطلب** إلى 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 إسهامهم 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 الملزم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمولها 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- **تسلم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج اطار الميزانية تتيح لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص السلامة وأمن الملاحة الجوية والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق بمجال سلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني، بما يشكل مزيدا من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصا تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق.

٧- **تأمن** للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية إلى تقدم 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 على تقديم المنح التدريبية في مجال الطيران المدني نقدا أو عينا 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 للمساعدات 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، **وتؤكد** 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 تطوير 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 للمساعدات 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.
- 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- **تشجيع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج إطار برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

٩- **تشجيع** 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 -