



الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٥ من جدول الأعمال: التعاون الفني – السياسات والأنشطة

برنامج الإيكاو في مجال التعاون الفني – السياسات والأنشطة

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الملخص التنفيذي

تقدّم ورقة العمل هذه موجزاً عاماً عن أنشطة برنامج الإيكاو للتعاون الفني التي نُفّدت خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١، بما في ذلك مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية، وبرنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV) ومجموعات أدوات التنفيذ (iPacks) التي تديرها إدارة التعاون الفني (TCB) في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)، ومعلومات محدّثة عن تنفيذ سياسة الإيكاو واستراتيجيتها في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية، وتطوّرها باتجاه "سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول" التي أقرها المجلس في عام ٢٠٢٢.

ويعرض المرفق (أ) بالتقرير تحليلاً لنتائج أداء برنامج التعاون الفني خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١، من المنظورين المالي والتشغيلي غير القابل للقياس الكمي. أما المرفق (ب) بالتقرير فيعرض نتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية للفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١، إلى جانب معلومات عن توزيع التكاليف بين هذا الصندوق والميزانية العادية خلال الفترة المشمولة بالتقرير. ويتضمن المرفق (ج) المعلومات المحدّثة والتغييرات التحريرية التي يُقترح إدخالها على قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٤: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية"، لكي تعتمده الجمعية العمومية بصيغته المنقّحة.

الإجراءات: تُدعى الجمعية العمومية إلى اعتماد "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية" بصيغته المنقّحة الواردة في المرفق (ج)، الذي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٤.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	يُمول برنامج التعاون الفني من الحكومات والجهات المانحة والمؤسسات المالية وغيرها من الكيانات التي تقدّم تبرعات مالية أو عينية لمشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية. وتعتمد إدارة التعاون الفني على التمويل الذاتي وتعمل وفقاً لمبدأ استرداد التكاليف.
المراجع:	ورقتنا العمل A41-WP/24 و A41-WP/47 وثيقة "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠١٩/١٠/٤) (Doc 10140) وثيقة (تقرير ومحاضر جلسات اللجنة التنفيذية) (Doc 10136, A40-EX)

-١- لمحة عامة

١-١ يشكّل برنامج التعاون الفني للإيكاو الأداة التشغيلية الرئيسية لترسيخ أهداف التعاون الفني للمنظمة، بما في ذلك تعزيز قدرة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. وقد شدّدت الجمعية العمومية على الأهمية المتواصلة لهذا البرنامج من خلال عدة قرارات تشمل القرار ٤٠-٢٤ المعنون: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية"، الذي ينص على أن برنامج التعاون الفني نشاط يحظى بأولوية دائمة في الإيكاو ويكمل دور البرنامج العادي في توفير الدعم للدول فيما يخص التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وخطط الطيران العالمية والإقليمية والوطنية، فضلاً عن تطوير الموارد البشرية والبنى الأساسية لإدارة الطيران المدني. ويشكّل هذا البرنامج كذلك أداة من الأدوات الرئيسية التي تعتمد عليها الإيكاو في دعم الدول لمعالجة أوجه القصور وإجراء التحسينات اللازمة في مجال الطيران المدني، وفقاً لما يتم تحديده من مصادر عديدة تشمل برامج الإيكاو 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 ٢٠١٩-٢٠٢١، من المنظورين المالي والتشغيلي غير القابل للقياس الكمي، فضلاً عن تقديم معلومات محدّثة عن سياسات واستراتيجيات دعم التنفيذ في المديين 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 ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ (البند رقم ١١ من جدول أعمال اللجنة التنفيذية) على مزيد من التفاصيل التشغيلية، بما في ذلك ملخصات لأهداف وإنجازات كلّ مشروع بحسب النوع والإقليم والهدف الاستراتيجي. ويرد تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية طيّ ورقة العمل A41-WP/24.

٣-١ وقد أعدت إدارة التعاون الفني خلال الفترة الثلاثية مجموعة من المشاريع الممولة بصورة رئيسية من الحكومات أو مقدّمي الخدمات، والتي أسهمت 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 ٩٨ من مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية ومشاريع برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران، بالإضافة إلى نشر ٣٢ من مجموعات أدوات التنفيذ التي أعدتها الإيكاو (iPacks).

٤-١ التعاون الفني مجال متغير ومعقد ضمن بيئة تكنولوجية سريعة التطور تؤثر على احتياجات الدول ومصالح شركاء التنمية، ما يقتضي بالتالي طرقاً مبتكرة لمعالجة الصعوبات المتأصلة على نحو متسم بالفعالية ولتحسين جودة النواتج وزيادة السعة والكفاءة وضمان قدر أكبر من الموثوقية حيال الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وتقوية التنافسية في سوق الطيران العالمية، في إطار نهج "الإيكاو الواحدة" للتوصل إلى قدر أكبر من التآزر. وبالتالي فقد شهدت فترة الإبلاغ هذه إعداد واعتماد استراتيجية ونموذج أعمال جديدين من طرف المجلس لإدارة التعاون الفني بهدف تحسين الخدمات المقدّمة بالشراكة مع إدارات الإيكاو الأخرى ومكاتبها الإقليمية وتقديم قيمة أعلى للدول الأعضاء في الإيكاو. وسعيًا إلى الهيكله المتماسكة لتنفيذ نموذج الأعمال الجديد، اعتمد المجلس نهجاً تدريجياً يراعي المبادرات الرئيسية التي يتعيّن تنفيذها في المدى القريب والمتوسط والبعيد.

٥-١ وقد تناولت المرحلة القصيرة الأمد استيعاب برنامج التدريب العالمي على الطيران (GAT) ضمن إدارة التعاون الفني. وأدى نقل مكتب التدريب العالمي على الطيران إلى إدارة التعاون الفني في عام ٢٠١٩ إلى تضافر الجهود فيما يخص تحديد وتطوير فرص الأعمال الجديدة من خلال تحسين مجموعة من المنتجات والخدمات التي أُضيفت إلى كتالوج التدريب

العالمي على الطيران، وتقوية آليات التعاون والتواصل مع المكاتب الإقليمية، ودعم الأنشطة الترويجية المشتركة لتحسين التوعية بشأن إدارة التعاون الفني وإبرازها.

٦-١ ومن أجل اتباع نهج منسق ومتسق لجميع أنشطة دعم التنفيذ التي تضطلع بها الإيكاو، تناولت المرحلة متوسطة المدى تنسيق إدارة المنظمة لبرامج التعاون الفني والمساعدة الفنية ومشاريعهما وأنشطتهما. وترد التفاصيل المتعلقة بالاعتبارات السياسية والاستراتيجية ذات الصلة في القسم ٢ أدناه.

٧-١ وكجزء من المرحلة طويلة الأمد من نموذج الأعمال، وبالتساق مع توصيات مراجع الحسابات الخارجي، تم نقل وظيفة الاشتراء الإدارية لإدارة التعاون الفني إلى إدارة الشؤون الإدارية والخدمات (ADB) في ديسمبر ٢٠٢١، ما كفل الانسجام مع منظومة الأمم المتحدة وأتاح إقامة الفصل المناسب بين الوظائف لتفادي أي تعارض محتمل في المصالح، وضمان الضوابط الداخلية السليمة، وخفض المخاطر الأخلاقية والاتساق مع أفضل الممارسات المتعلقة بالإدارة. وبالإضافة إلى ذلك، ولتعزيز أنشطة الاشتراء في المنظمة، تم اعتماد مدونة مشتريات الإيكاو الجديدة خلال الفترة التي يغطيها التقرير. وقد مثلت المدونة الجديدة إعادة تنظيم كاملة لعمليات الاشتراء واستحدثت نظام المغلفين وآلية للطعن في قرارات إرساء العطاءات. وبالإضافة إلى ذلك، فهي تقدم إرشادات مفصلة لموظفي المشتريات وطالبي الشراء بشأن المسائل الإجرائية، والقواعد واللوائح التنظيمية، مثل إعداد خطط المشتريات، وعقد الاتفاقات طويلة الأجل، وآليات التقييم وعمليات تقييم أداء الموردين، فضلاً عن أوجه التفاعل ذات الصلة مع الدول.

٨-١ وشملت المرحلة طويلة الأجل أيضاً النظر في إدماج قسم الإيرادات وإدارة المنتجات (RPM) ضمن هيكل إدارة التعاون الفني، اعتباراً من ٢٠٢٢/٦/١٥ ومن المتوقع أن يؤدي إدماج جميع أنشطة در الإيرادات ضمن هيئة واحدة إلى تقوية الكفاءات في مجال الأعمال، وزيادة أوجه التآزر والابتكار، والاستفادة من الملكية الفكرية للإيكاو وتحسين تنوع الإيرادات.

٩-١ وإذ أرسيت الخطة التشغيلية المتجددة لإدارة التعاون الفني أسس تحقيق الإدارة لأهدافها على نحو يتسم بقدر أكبر من الفعالية والكفاءة طوال الفترة الثلاثية وبعدها، فقد تطورت تلك الخطة بالاستناد إلى إدماج المبادئ المتأصلة في منهجية السجل المتكامل لقياس الإنتاج مع مؤشرات الأداء الرئيسية (KPIs) المحسنة والمبادرات الاستراتيجية. وقد أدت هذه المقاربة إلى تعزيز وتبسيط إدارة الأداء، مع مواصلة لعب دور خارطة طريق للتفاعل بين إدارة التعاون الفني والمجلس، ما سهّل دورها في مجال الإدارة.

١٠-١ ونظراً لهيكل التمويل الذاتي لإدارة التعاون الفني الذي يملي عليها استرداد تكاليفها الإدارية والحرص في الوقت ذاته على إبقاء معدلات تكاليف الدعم عند المستوى الأدنى، فإن التحدي الرئيسي خلال فترة الإبلاغ ٢٠١٩-٢٠٢١ تمثل في التعامل مع الاتجاه نحو تراجع حجم تنفيذ برنامج التعاون الفني المتفاقم بفعل الأثر السلبي لجائحة فيروس كورونا على الاستثمارات في تطوير الطيران المدني والتعافي البطيء للقطاع الذي أدى إلى انخفاض الاحتياطي المتراكم لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية بقيمة ٤,٤ مليون دولار كندي من ١٢,٥ مليون دولار كندي إلى ٨,١ مليون دولار كندي في نهاية الفترة الثلاثية في ٢٠٢١. ولإعادة صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية إلى موقع مالي صحي، اتخذت إجراءات استراتيجية وخفضت التكلفة شاملة من أجل خفض التكاليف التشغيلية، من جهة، وزيادة حجم البرنامج، من جهة أخرى، من خلال تنويع حافظة المنتجات والخدمات الخاصة به، بالإضافة إلى مصادر إيراداته عن طريق تعزيز التوعية عبر جميع الأقاليم وخفض اعتماده على مصادر الدخل غير التشغيلية، مثل الفائدة وسعر صرف العملة وغيرها من العوامل غير الخاضعة لسيطرة الإيكاو بشكل كامل، دون المساس بقدرة الإدارة على تنفيذ المشاريع بنكلفة معقولة وتقديم خدمات رفيعة الجودة إلى الدول الأعضاء.

١١-١ وكجزء من أولوياتها الاستراتيجية للفترة الثلاثية، حدّدت إدارة التعاون الفني الحاجة إلى تركيز جهودها على الانتقال من نموذج يعتمد على مصدر دخل وحيد إلى نموذج متعدد الجوانب ويخفف من الانحدار الذي تشهده على مستوى خدمات المشاريع التقليدية. وتقتضي استراتيجية تنويع مصادر الدخل هذه تطوير وتوفير منتجات جديدة بالاستناد إلى القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المنظمة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أدّى الأثر غير المسبوق لجائحة فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي أيضاً إلى تسارع الحاجة إلى قيام الإيكاو بتوفير الدعم الشامل والموحد وفي الوقت المناسب لدولها الأعضاء في جهود إعادة إطلاق عجلة الطيران والتعافي والمرونة من خلال إطلاق مبادرة مجموعات أدوات التنفيذ في عام ٢٠٢٠ والتي غطت العديد من مجالات الطيران المدني.

١٢-١ وبناءً على التنسيق والتعاون المحسّن بين إدارة التعاون الفني وإدارة الملاحة الجوية وإدارة النقل الجوي والمكاتب الإقليمية اللذين تحققا خلال الفترة الثلاثية، وكمثال إضافي عن منافع نهج "الإيكاو الواحدة"، أُجري تمرين تخطيط لمشاريع مشتركة أتاح تحديد عدد من الدول التي هي بحاجة إلى دعم الإيكاو في جميع الأقاليم ومتطلباتها المحددة التي يمكن معالجتها من خلال تنفيذ مشاريع ذات صلة بالطيران المدني، عبر الاستفادة من وظائف المكاتب الإقليمية في مجال التوعية ومعرفتها الكبيرة للاحتياجات الإقليمية. وستكثّف الإيكاو جهود حشد الموارد لدعم الدول المستفيدة التي من المحتمل أن تحتاج إلى تمويل من مصادر أخرى للتمكّن من تنفيذ هذه المشاريع.

١٣-١ وخلال الفترة الثلاثية، خضعت إدارة التعاون الفني أيضاً لسلسلة من التغييرات الهيكلية الداخلية كجزء من نموذج أعمالها الجديد التي أنثرت على عملياتها وإجراءاتها التوثيقية، فضلاً عن الآثار المترتبة على تحديد أدوار الموظفين ومسؤولياتهم. وشمل ذلك الأخذ بمنهجية موحدة للإدارة الشاملة للمشاريع تستند إلى نهج تعاوني كامل قائم على مفهوم عملية واحدة، يتماشى مع معايير إدارة المشاريع المعترف بها ويطبق أفضل الممارسات المعمول بها، مما يحسن التنسيق الداخلي ويعزز آليات الإدارة ورصد المشاريع والإبلاغ عنها وتقييمها، وتحسين إدارة الأداء على مستوى إدارة التعاون الفني، مما يؤدي إلى مشاريع أكثر فعالية وكفاءة من حيث تسليم المنتجات. وبعد إعادة حصول الإدارة على التراخيص الأولية لمعيار منظمة التوحيد القياسي ISO 9001: 2015 في عام ٢٠١٨، تم إعادة تقييم امتثال نظام إدارة الجودة (QMS) لمعيار أيزو بالكامل من قِبَل مدقق الحسابات الخارجي واعتبر مرضياً كما يتضح ذلك من خلال النجاح في الحصول على إعادة الترخيص في عام ٢٠٢١.

١٤-١ وكجزء من عملية التحسين المستمرة للإدارة، يجري رصد وتحليل معدل رضا الزبائن ازاء إدارة التعاون الفني على أساس منتظم لتحسين توقيت ونوعية تنفيذ المشاريع. واستكمالاً لتجميع ردود الفعل المتعلقة برضا الزبائن وتحليلها، شهدت الفترة الثلاثية هذه توسيع نطاق الدراسات الاستقصائية للعملاء لتشمل المكاتب الإقليمية للمشاريع التي تقدم لها إدارة التعاون الدعم الإداري، وإلى الزبائن من الدول التي نفذت مجموعات أدوات التنفيذ iPacks التي اعتمدت مؤخراً. وتجدر الإشارة إلى اعتماد المجلس في عام ٢٠٢٠ لمنهجية معززة لرضا الزبائن لاستطلاعات الرأي المستقلة التي أجرتها الجهات الخارجية منذ عام ٢٠١٥ في سنوات بديلة لجميع المشاريع الجارية والمنجزة مؤخراً. وتعزز المنهجية الجديدة عدم الكشف عن هوية المجيبين على الاستبيان وتقسّم المجيبين وفقاً للدوار الاستراتيجية أو التشغيلية، وتقيم الجوانب الاستراتيجية الرئيسية، وتوسع نطاق الدراسة الاستقصائية لتشمل الزبائن المحتملين الذين لا تخدمهم الإدارة حالياً. وتشير أحدث نتائج الدراسة الاستقصائية، التي أخذت في الحسبان تماماً المتطلبات الجديدة، إلى أن الرضا بين زبائن الإدارة الحاليين والسابقين لا يزال مرتفعاً، حيث أظهر عدد كبير من المجيبين احتمالاً كبيراً لإعادة استخدام إدارة التعاون في المشاريع المستقبلية.

١٥-١ وحيث إن احتواء المخاطر كان دائماً جزءاً لا يتجزأ من إدارة التعاون الفني على المستوى المؤسسي وفي البرامج والمشاريع، من خلال الاستخدام الرسمي لسجل المخاطر في الإدارة بموجب نظام إدارة الجودة الخاص بها وما تلاه من تنقيح

والاستخدام الآلي والتوثيق والمواعمة كاملة مع إطار إدارة المخاطر المؤسسية للإيكاو (ERM) الذي أقره المجلس في فبراير ٢٠٢١، تمكنت الإدارة من النقاط ومعالجة المخاطر المتكررة والخاصة التي تنشأ أو يتوقع أن تنشأ في سياق عملياتها بشكل منتظم ومنهجي ومتكامل.

١٦-١ ومن بين المبادرات الرامية إلى تحسين أساليب عمل الإدارة، شهدت الفترة ٢٠١٩-٢٠٢١ بداية التحول الرقمي لإدارة التعاون من خلال تطوير نظام متكامل لإدارة الأداء وإعداد التقارير لتسهيل الجمع المنهجي للمعلومات لأغراض الرصد والإبلاغ والتعلم والتخطيط الاستراتيجي، بما في ذلك مجموعة شاملة من التقارير ولوحات متابعة البيانات ذات الأهمية الاستراتيجية المصممة بهدف تقديم نظرة شاملة للإدارة.

١٧-١ أخيراً، شهدت هذه الفترة المشمولة بالتقرير مواصلة جهود الإدارة الرامية إلى تحسين وتحديث قائمتها النشطة للخبراء الدوليين والشركات الاستشارية المسجلة لتصبح "قاعدة بيانات المواهب العالمية لخبراء الطيران" الحديثة، التي يقوم خبير متخصص بفحصها والتحقق من صحتها تقنياً بالتعاون الوثيق مع الإدارات الفنية في الإيكاو. وقد تم التركيز على التعلم والتطوير المستمرين في تخصصات الطيران بما يتماشى مع التعديلات المدخلة على القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو لضمان الإمداد المستدام للخبراء في جميع مجالات الطيران المدني تقريباً بالمعارف الحديثة والمجدية، فضلاً عن الكفاءات والممارسات الفنية والتشغيلية ذات الصلة بالأهداف الاستراتيجية للمنظمة.

٢- السياسة الجديدة لدعم التنفيذ

١-٢ وتجدر الإشارة إلى أنه تقرر في عام ٢٠٠٧ أن تحول الإيكاو ككل تركيزها إلى التنفيذ من أجل تعزيز مواردها المستخدمة لمساعدة الدول في تنفيذ البرامج الإقليمية والإقليمية. ونتيجة لذلك، شهدت المنظمة تحولاً نموذجياً تم فيه توسيع نطاق دعم التنفيذ، الذي كان حتى ذلك الحين في نطاق اختصاص إدارة التعاون التقني التابع لها وحدها بوصفها الأداة الرئيسية للمنظمة لمساعدة الدول في معالجة أوجه القصور التي تعاني منها في ميدان الطيران المدني، ليشمل مجالات أخرى من المنظمة كانت مخصصة في السابق لأنشطة تطوير القواعد والتوصيات والتدقيق على أساسها فقط. وأدى هذا التطور إلى إعادة توزيع المسؤوليات عن مشاريع وأنشطة دعم التنفيذ وفقاً لمصدر تمويلها: فالمساعدة الفنية يمكن أن تمويلها الميزانية العادية لمنظمة الطيران وصناديق الإسهامات الطوعية، وتتسق أساساً من خلال المكاتب الإقليمية وقسمي دعم التنفيذ التابعين لإدارتي الملاحة الجوية والنقل الجوي، بينما تمويل الحكومات والكيانات المتلقية أنشطة التعاون الفني والتي تنفذها الإدارة، والتي تقدم أيضاً المساعدة الفنية إذا قرر الأمين العام ذلك. وقد مكنت الخبرة المكتسبة من هذا النهج المنظمة أن تدرك أوجه القصور فيها، وأهمية التنسيق والتعاون فيما يتعلق بهذه الأنشطة، فضلاً عن الفرص المتاحة في وضع استراتيجياتها لدعم التنفيذ للاستفادة من قدرة الإيكاو الكاملة ومواطن قوتها المشتركة للنهوض بمهمتها وخدمة احتياجات الدول على نحو أفضل، مع تيسير تعبئة الموارد وبذل جهود مشتركة بين الوكالات والجهود المبذولة من أجل النهوض بمهمتها وتلبية احتياجات الدول على نحو أفضل.

٢-٢ وإدراكاً منه للأهمية الأساسية لتحسين التعاون والتنسيق لتجنب الازدواجية والتكرار وضمان تخصيص الموارد المحدودة المتاحة للمنظمة على نحو أكثر كفاءة، أيد المجلس بالتالي اقتراحاً بمواعمة إدارة برامج الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية في إطار نهج "الإيكاو الموحد" من أجل تحقيق مقاربة تعاونية ومتسقة لجميع أنشطة دعم التنفيذ. ونتيجة لذلك، وافق المجلس في مارس ٢٠٢٢ على "سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول" تهدف إلى تعزيز ومواعمة تنسيق وإدارة برامج ومشاريع ومنتجات وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، ودمج هذه الجهود في خطة أعمال الإيكاو، وضمان أن يكون الدعم المقدم إلى الدول في جميع مجالات الطيران المدني في محله ومتسماً بالكفاءة والاتساق من حيث المضمون والتنفيذ بغض النظر عن مصدر المساعدة أو آلية التمويل المرتبطة به.

٣-٢ وبناء الشراكات وتجميع الموارد ضروريان لتحقيق تمويل مستدام وقابل للتنبؤ به من أجل دعم التنفيذ وتجنب ازدواجية الجهود. وبالنظر إلى أن نسبة عالية من الدول الأعضاء في الإيكاو تفتقر إلى الأموال اللازمة لتطوير هياكلها الأساسية للطيران المدني ومواردها البشرية بكفاءة واتساق، فمن المتوقع أن تعزز السياسة الجديدة تعاون الإيكاو مع أصحاب المصلحة الداخليين والخارجيين، وتقلل إلى أدنى حد من الازدواجية، وتيسر تعبئة الموارد، وتخصص الموارد على النحو الأمثل. وعلاوة على ذلك، وتعزيزاً لنهج قائم على الاحتياجات، دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، تكرر السياسة تأكيد أهمية تلبية متطلبات الدول من أجل التنمية. وفي حين سيستمر إيلاء الأولوية لتعزيز قدرات الدول على تنفيذ سياسات الإيكاو وخططها وبرامجها والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية وضمان كفاءة وفعالية الإشراف والضوابط، فمن المتوخى أن تدعم هذه السياسة على نحو أفضل تنفيذ خطط العمل الإقليمية القائمة والجديدة.

٤-٢ ويوجز "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية" الذي اعتمده الجمعية العمومية في دورتها الأربعين في قرارها ٤٠-٢٤، البيان العام للمبادئ والسياسات الطويلة الأجل والقيم الأساسية التي تحكم تقديم المنظمة لأنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية. ويتضمن المرفق (ج) التحديثات المقترحة للقرار ٤٠-٢٤ لمراعاة التغييرات والتنقيحات التحريرية المطلوبة، وذلك لكي تعتمده الجمعية العمومية.

لمحة عامة عن تنفيذ البرنامج

إجمالي تنفيذ البرنامج

١- خلال الفترة من ٢٠١٩ إلى ٢٠٢١ بلغ إجمالي برنامج التعاون الفني المنجز (المنفَّذ) ١٦٨,٧ مليون دولار أمريكي. وتبيّن المقارنة مع الفترتين الثلاثيتين السابقتين (٣٨٩,٧ مليون دولار أمريكي، و٣٥٦,٢ مليون دولار أمريكي على التوالي) في الجدول ١ تراجعاً مستمراً بنسبة ٨,٦٪ و٥٢,٦٪ في كل فترة.

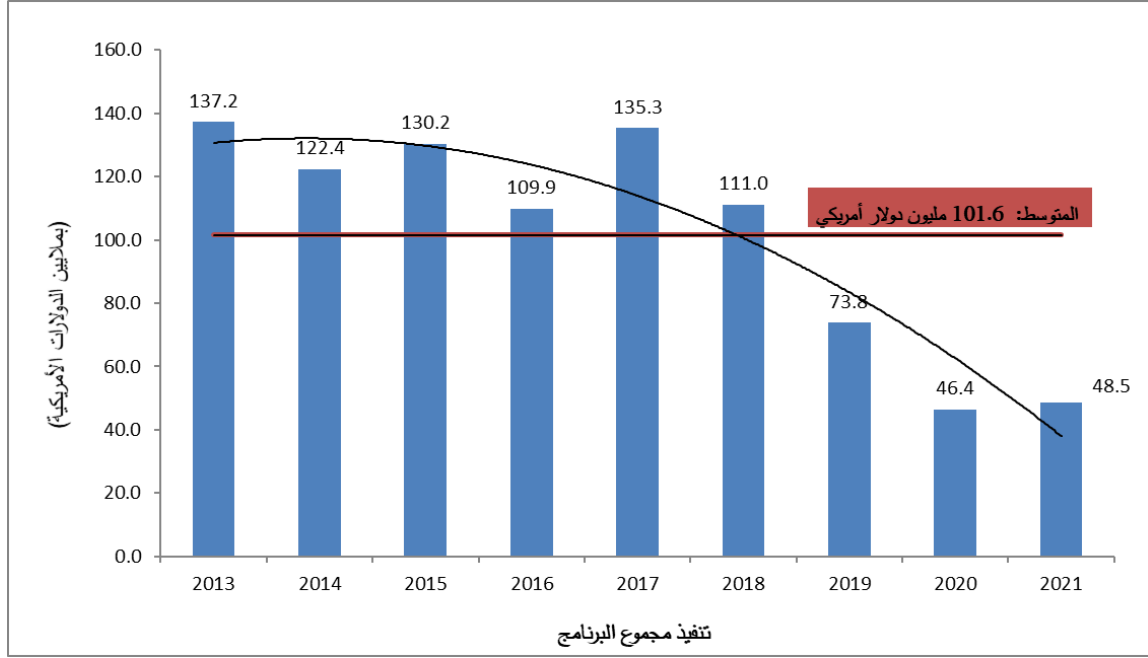
الجدول رقم ١ - إجمالي تنفيذ البرنامج

إجمالي تنفيذ البرنامج (بالدولار الأمريكي)					
73,845,065	2019	109,888,189	2016	137,158,149	2013
46,413,057	2020	135,322,442	2017	122,367,931	2014
48,491,490	2021	110,976,637	2018	130,181,131	2015
168,749,612		356,187,268		389,707,211	

اتجاهات تنفيذ البرنامج حسب السنة

٢- يوضح الرسم البياني رقم ١ اتجاه التنفيذ خلال الفترات الثلاثية الثلاث الماضية، مما يدل على التقلبات التي شهدتها البرنامج إجمالاً، والتي تتأثر بعدة عوامل تخرج عن سيطرة الإيكاو، حيث يتم تنفيذ المشاريع بناءً على طلب الدول وتعتمد على إيداع الأموال في الوقت المناسب والموافقة على أنشطة الحكومات. شهد عام ٢٠١٣ أعلى مستوى لتنفيذ البرنامج خلال الثلاث سنوات الأخيرة بقيمة ١٣٧,٢ مليون دولار أمريكي، وتلاه عام ٢٠١٧ حيث بلغت قيمة التنفيذ ١٣٥,٣ مليون دولار أمريكي، وهو ما يُعزى جزئياً إلى المشتريات الكبرى من معدات الطيران والأنشطة واسعة النطاق المرتبطة بخدمات الملاحة الجوية وتطوير المطارات. وفي حين شهدت الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨ تراجعاً تدريجياً لقيم التنفيذ السنوي للبرنامج والتي هبطت إلى ١١١ مليون دولار أمريكي بنهاية الفترة، لوحظ انخفاض حاد وصل إلى ٤٦,٤ مليون دولار أمريكي وهو ما يُعتبر أثراً مباشراً لجائحة فيروس كورونا على الاستثمارات المخصصة لتطوير الطيران المدني، وبنهاية الفترة الثلاثية الحالية بلغت قيمة البرنامج ٤٨,٥ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠٢١، وذلك لاستمرار تأثير البرنامج نتيجة بطء وتيرة تعافي قطاع الطيران. ومقارنةً بالفترة التي شملها التقرير السابق، فإن المتوسط المتحرك للفترات الثلاثية الثلاث السابقة قد انخفض من ١٢٠,٤ مليون دولار في الفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠١٨ إلى ١٠١,٦ مليون دولار في الفترة من ٢٠١٣ إلى ٢٠٢١. وفي المتوسط، من الضروري أن تبلغ قيمة تنفيذ البرنامج سنوياً ١٢٠ مليون دولار أمريكي لكي تتمكن الإيكاو من استرداد التكاليف الإدارية كافةً.

الرسم البياني رقم ١ - اتجاه تنفيذ البرنامج حسب السنة



مصادر التمويل

٣- لا تزال مصادر التمويل الإجمالية مماثلة نسبياً لتلك المسجلة خلال الفترة الثلاثية السابقة، حيث يأتي الجزء الأكبر من الحكومات التي تموّل أولوياتها ومشاريعها الخاصة (بنسبة ٩٨,٦٪). وبلغت مساهمات الجهات المانحة ٢,٥ مليون دولار أمريكي (بنسبة ١,٤٪) مقابل ١,٨ مليون دولار أمريكي (بنسبة ٠,٥٪)، في الفترة من ٢٠١٦-٢٠١٨ والفترة ٢٠١٣-٢٠١٥، على التوالي. ويقدم الجدول ٢ ملخصاً للمساهمات الخارجية المقدمة من الجهات المانحة في إطار آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو وصناديق الإيكاو الطوعية.

الجدول رقم ٢ - مصادر التمويل الخارجية من ٢٠١٣ إلى عام ٢٠٢١

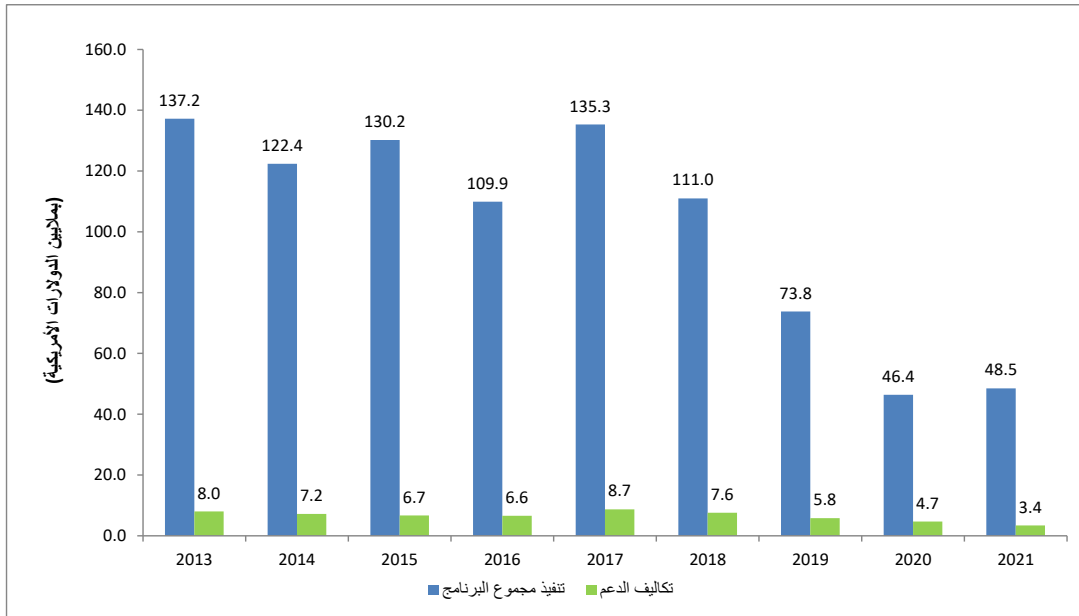
مصادر التمويل الخارجية من عام 2013 إلى عام 2018
(بالدولار الأمريكي)

مصدر التمويل	الأعوام			المجموع الإجمالي
	2019-2021	2016-2018	2013-2015	
شركة إيرباص	750,000	250,000	208,119	1,208,119
شركة اتصالات الطيران اللاسلكية التايوانية المحدودة	0	20,000	0	20,000
شركة لاتام كولومبيا (أمريكا اللاتينية)	52,680	0	0	52,680
اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)	115,015	0	0	115,015
وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسكنا)	592,179	0	0	592,179
أمن الطيران	0	98,400	235,590	333,990
شركة BCDA Aeronautical Solutions المحدودة (فنزويلا)	171,165	0	0	171,165
شركة بوينغ	450,000	272,009	208,616	930,625
شركة C.M.R. S.A.S. (كولومبيا)	16,100	0	0	16,100
مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية	49,925	0	0	49,925
شركة Corporacion de la Industria Aeronautica Colombiana	15,390	0	0	15,390
المديرية العامة للطيران المدني في شيلي	0	13,400	0	13,400
شركة Endeavour Aviation Abidjan SARL	55,635	0	0	55,635
إدارة الطيران الاتحادية	0	280,500	23,431	303,931
فرنسا	0	0	431,645	431,645
INAC	21,778	0	0	21,778
مصرف التنمية للبلدان الأمريكية	48,000	0	0	48,000
شركة LAN. Peru S.A.	20,300	0	0	20,300
شركة Selex ES Technologies Ltd.	0	26,879	0	26,879
إسبانيا	0	10,248	121,875	132,123
وزارة النقل الكندية	68,854	77,694	183,486	330,034
إدارة عمليات حفظ السلام	0	314,175	279,600	593,775
مكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع	0	11,536	0	11,536
صندوق سلامة الطيران	37,120	276,521	1,013,564	1,327,205
مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات	0	196,000	0	196,000
المجموع	2,464,141	1,847,362	2,705,926	7,017,429

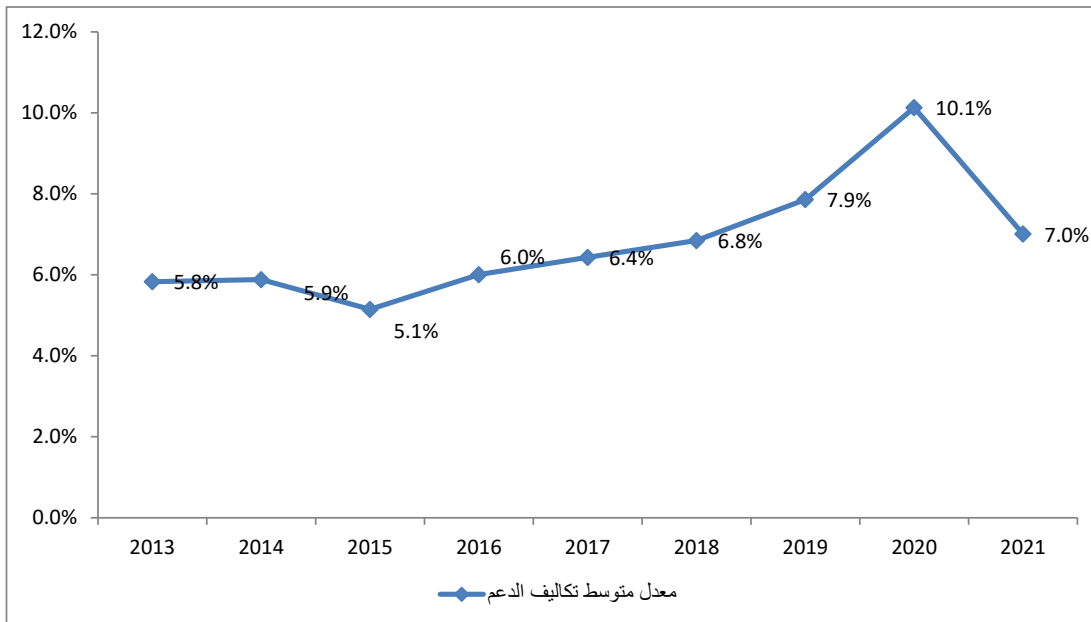
تكاليف الدعم

٤- تُقرض في المعتاد على مشاريع التعاون الفني تكاليف الدعم التي لا تتجاوز نسبتها ١٠ في المائة، ولكن قد تتفاوت نسبتها بحسب عنصر المشروع بموجب اتفاقات خدمات الإدارة، وذلك بحسب درجة التعقيد التي يتسم بها النشاط. فأسعار تكاليف الدعم لعنصر المعدات بموجب "اتفاقات خدمات الإدارة" و"خدمة مشتريات الطيران المدني" متغيرة، إذ تتراجع مع زيادة حجم طلبات الشراء، من ٨% إلى ٤,٩%، كما أنها تخضع للتفاوض إن زادت قيمة المشتريات عن ٥ مليون دولار أمريكي. وتتفاوض الدول بشأن هذه المعدلات وتوافق عليها وترد في كل اتفاق من الاتفاقات الموقع عليها مع الإيكافو. بلغ إجمالي تكاليف الدعم (إيرادات الرسوم الإدارية) المستردة لإدارة برنامج التعاون الفني مقابل إجمالي تنفيذ البرنامج البالغ ١٦٨,٧ مليون دولار أمريكي من عام ٢٠١٩ إلى عام ٢٠٢١ ما قدره ١٣,٩ مليون دولار أمريكي، وهو ما يمثل متوسطاً بنسبة ٨,٢% للفترة، مقارنةً مع نسبة ٦,٤% ونسبة ٥,٦% خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ والفترة ٢٠١٣-٢٠١٥، 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 تكاليف الدعم خلال الفترة الثلاثية الحالية بسبب الزيادة في النسبة بين الموظفين الميدانيين وأنشطة المشتريات. وتتأثر التغيرات السنوية في معدلات تكاليف الدعم الموضحة في الرسم البياني ٣ بالتوزيع الفعلي للإيرادات حسب عنصر البرنامج، وذلك نظراً لأن عنصري المعدات والعقود من الباطن ينطويان على معدلات أدنى لتكاليف الدعم مقارنةً بعنصري الموظفين و/أو التدريب.

الرسم البياني رقم ٢ - تكاليف الدعم المستردة من عام ٢٠١٣ إلى عام ٢٠٢١



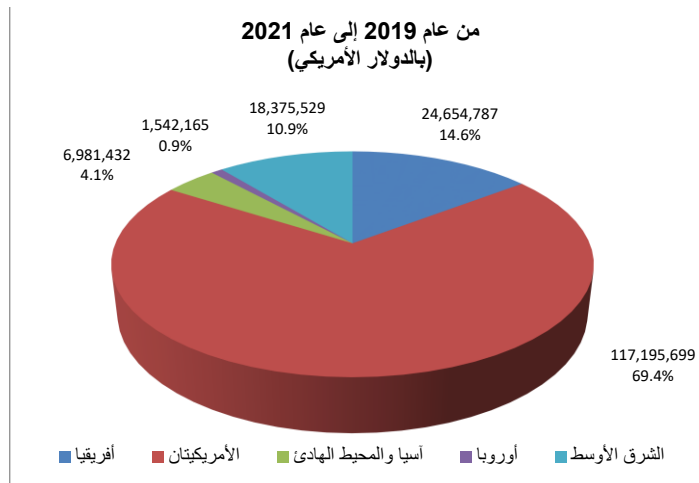
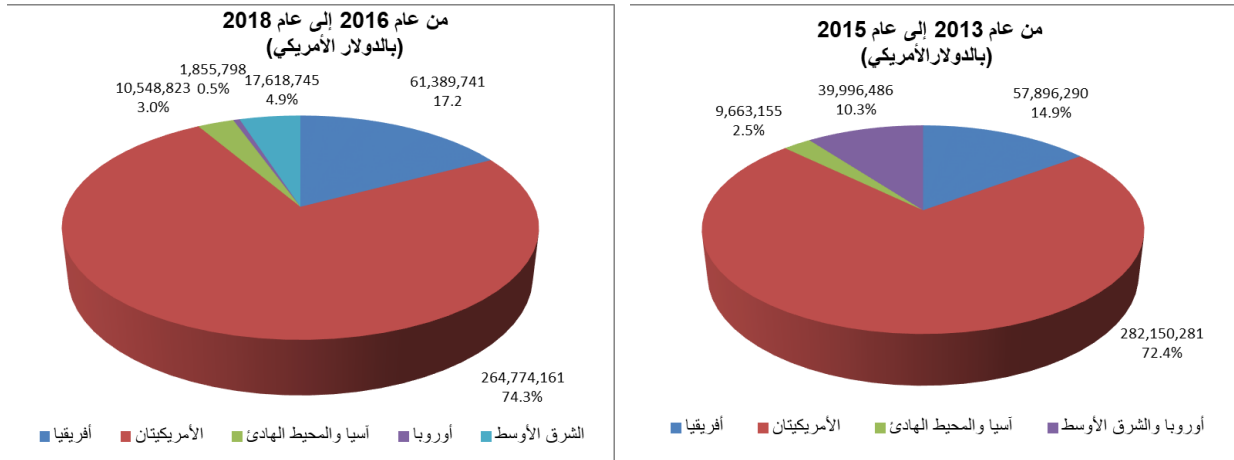
الرسم البياني رقم ٣ - معدل تكلفة الدعم السنوي من عام ٢٠١٣ إلى عام ٢٠٢١



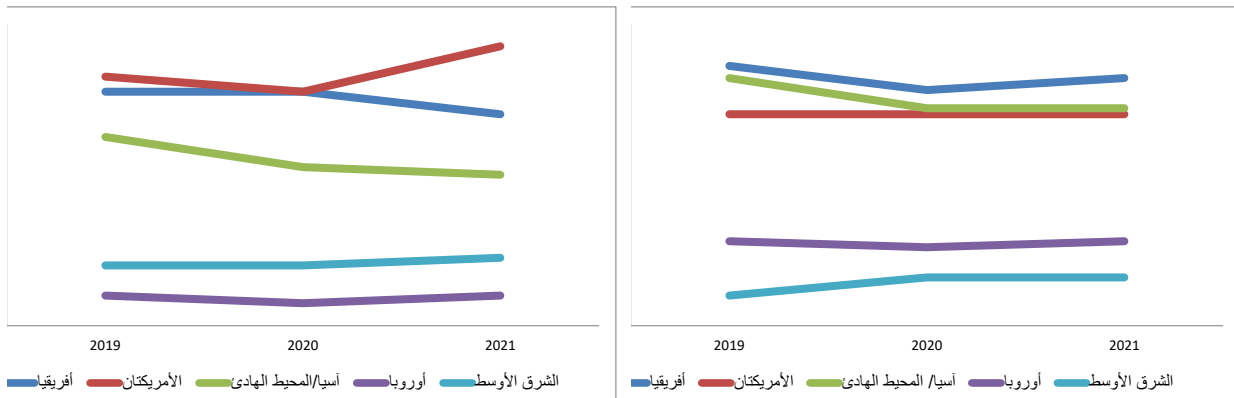
تنفيذ البرنامج حسب الإقليم

٥- يوضّح الرسمان البيانيان رقم ٤ ورقم ٥ إجمالي تنفيذ برنامج التعاون الفني موزعاً حسب الإقليم الجغرافي. ويمثل إقليم أفريقيا نسبة ١٤,٦٪ من إجمالي البرنامج المنفذ خلال الفترة ٢٠١٩-٢٠٢١، مقارنة بنسبة ١٧,٢٪ ونسبة ١٤,٩٪ في الفترتين الثلاثيتين ٢٠١٦-٢٠١٨ و ٢٠١٣-٢٠١٥، بانخفاض بلغ نحو ٥٩,٨٪ خلال الفترة الثلاثية الحالية مقارنة بالفترات السابقة. وقد مثل إقليم آسيا والمحيط الهادئ نسبة ٤,١٪ من إجمالي تنفيذ البرنامج بنسبة متوسطة بلغت ٣,٠٪ للفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ ونسبة ٢,٥٪ للفترة ٢٠١٣-٢٠١٥، مسجلاً بذلك انخفاضاً بنسبة ٣٣,٨٪ في حجم برنامجه بالمقارنة مع الفترة الثلاثية الأخيرة. وبالرغم من حدوث انخفاض في حجم البرنامج بلغ ٥٥,٧٪ خلال الفترة الثلاثية الماضية، لا يزال إقليم الأمريكتين يحظى بالجزء الأكبر من تنفيذ البرنامج بنسبة ٦٩,٤٪ مقابل نسبة ٧٤,٣٪ ونسبة ٧٢,٤٪ في الفترتين الثلاثيتين السابقتين. وبناءً على طلب المجلس، فإن التقارير المقدمة عن إقليمي أوروبا والشرق الأوسط تُعرض بشكل منفصل حسب الإقليم الجغرافي اعتباراً من عام ٢٠١٦ وتمثل نسبة ٩٪ ونسبة ١٠,٩٪، على التوالي، من إجمالي تنفيذ البرنامج خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١، وذلك مقابل ٥,٠٪ و ٤,٩٪ خلال الفترة الثلاثية الماضية، بملاحظة حدوث انخفاض بنسبة ١٦,٩٪ في الإقليم الأول وزيادة بنسبة ٤,٣٪ في الثاني. وقد تأثرت التباينات في نسبة التوزيع الجغرافي بشكل أساسي بعدد ونوع الطلبات، فضلاً عن حجم التمويل الذي توفره الدول.

الرسم البياني رقم ٤ - تنفيذ البرنامج حسب الإقليم



الرسم البياني رقم ٥ - عدد الدول وعدد المشاريع حسب الإقليم

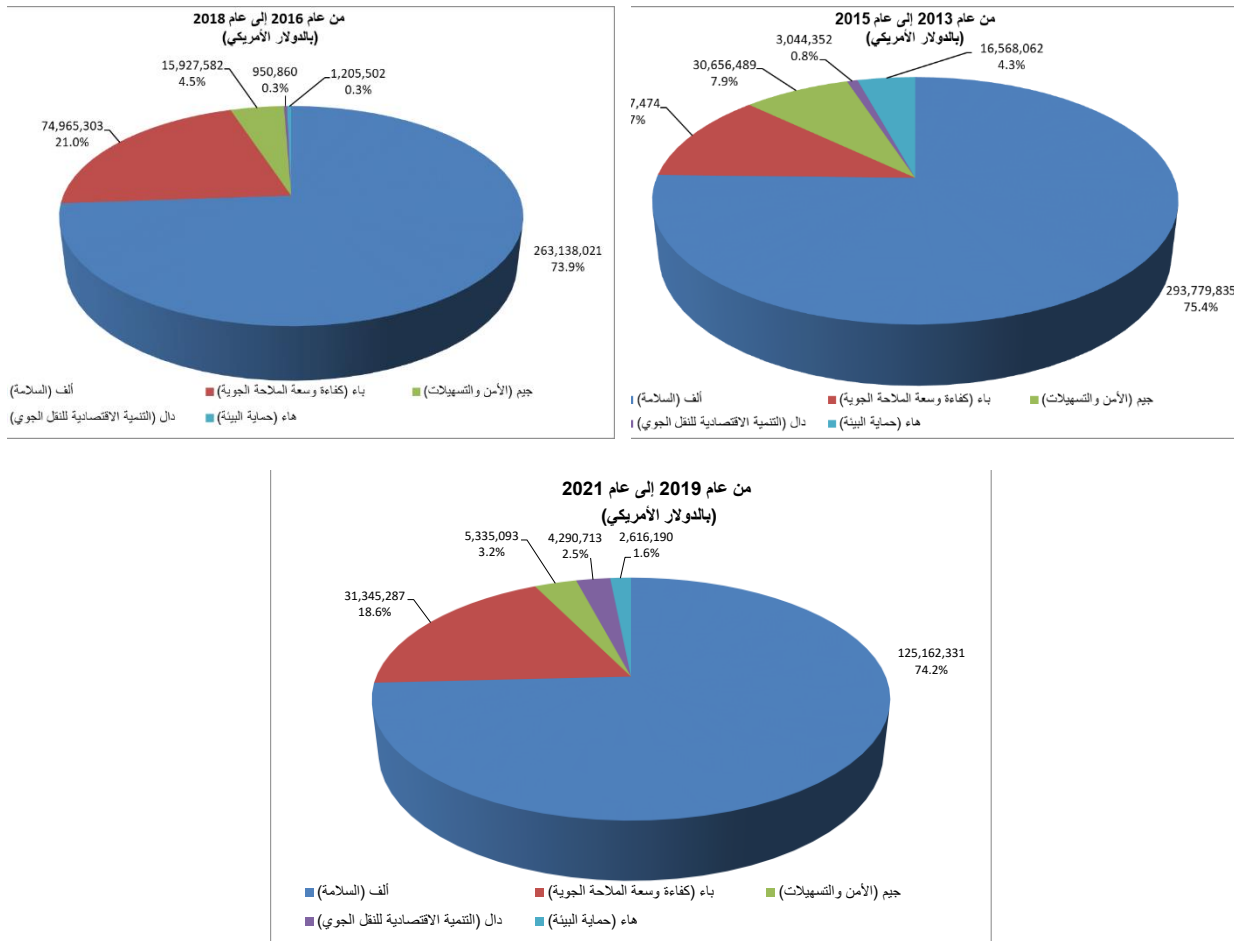


* باستبعاد مجموعات أدوات التنفيذ

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 للفترات الثلاثية ٢٠١٣-٢٠١٥ و ٢٠١٦-٢٠١٨ و ٢٠١٩-٢٠٢١، وهو ما يوضح تركيز الدول أكثر على أولويات السلامة والملاحة الجوية.

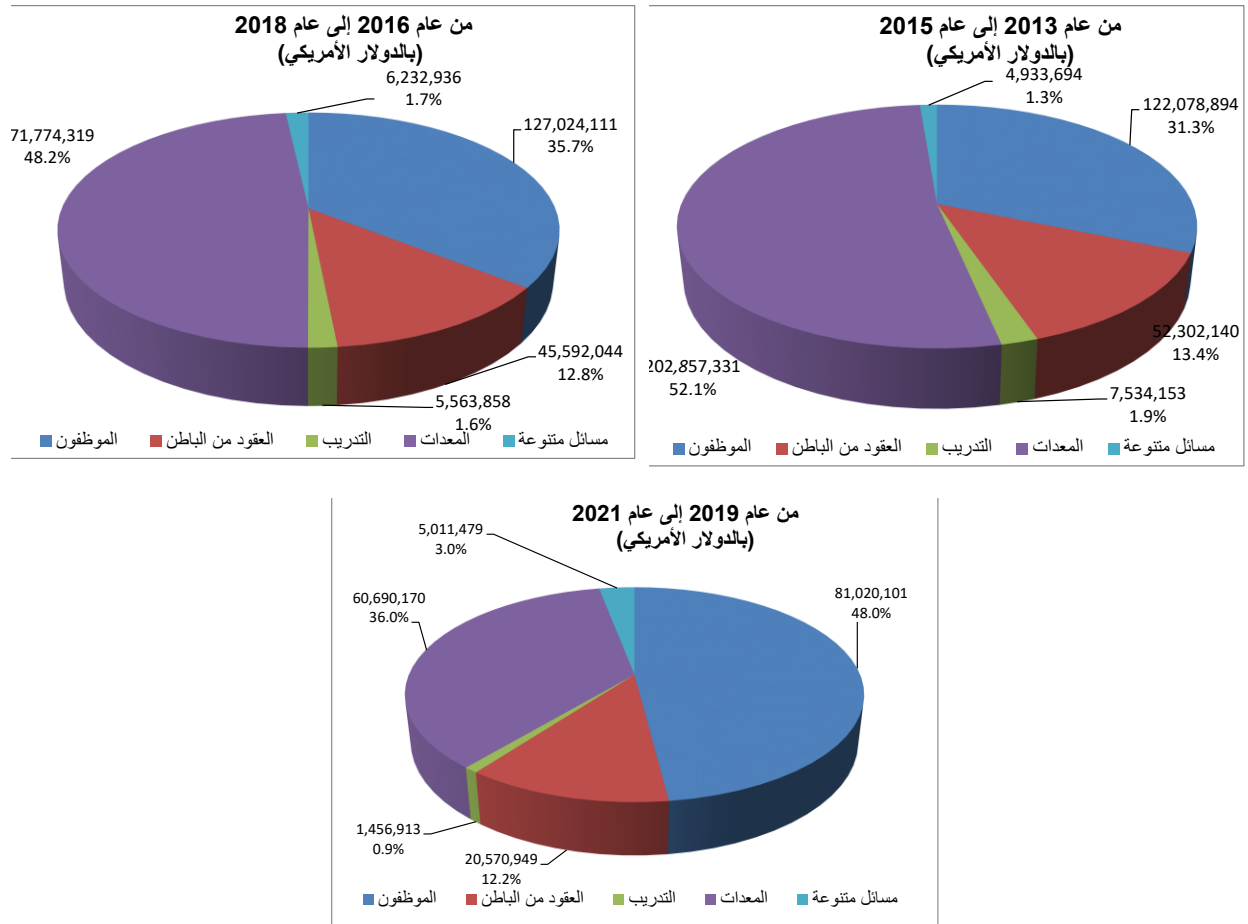
الرسم البياني رقم ٦ - تنفيذ البرنامج حسب الهدف الاستراتيجي



تتفيذ البرنامج حسب عنصر البرنامج

٧- أصبح التوزيع بحسب عنصر البرنامج يتسم بقدر أكبر من التوازن بين الأنشطة خلال الفترة الثلاثية الماضية، كما هو موضّح في الرسم البياني رقم ٧، رغم أنه كان في السابق يحركه الطلب الكبير من جانب الدول المتلقية على شراء معدات الطيران المدني. ومن بين إجمالي عناصر البرنامج، لا يزال عنصر المشتريات، الذي يضم المعدات والعقود من الباطن، يمثل النشاط الأكبر حجماً بنسبة ٤٨,٢٪ خلال الفترة ٢٠١٩-٢٠٢١ التي يشملها التقرير، بالرغم من أن الفترة الثلاثية الأخيرة قد شهدت تراجعاً ملحوظاً في التنفيذ بنسبة ٦٢,٦٪. وشهد عنصر الموظفين الذي يمثل ٤٨٪ من البرنامج انخفاضاً هو الآخر بنسبة ٣٦,٢٪، أما التدريب البالغة نسبته ٠,٩٪ من إجمالي البرنامج فقد انخفض بنسبة ٧٣,٨٪ خلال الفترة ذاتها.

الرسم البياني رقم ٧ - تنفيذ البرنامج حسب عناصر البرنامج



تتفيذ البرنامج حسب عنصر البرنامج

- ٨- تشمل الإنجازات الرئيسية خلال الفترة من ٢٠١٩ إلى ٢٠٢١، مقارنة بالفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨، ما يلي:
- (أ) توزيع ١١٨١ من الخبراء الميدانيين الدوليين، الذين اضطلعوا بمهام استشارية أو عملوا كمدرسين أو كموظفين تنفيذيين، بالمقارنة مع ١٠٦١ خبيراً خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (ب) تعيين ١٧٠٩ خبيراً على المستوى الوطني لإدارات الطيران المدني، بالمقارنة مع ٢٥٦٦ خبيراً خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (ج) توفير التدريب داخل البلاد لـ ٢١١١٩ من موظفي الطيران المدني من خلال الدورات التدريبية وورش العمل والندوات الوطنية والإقليمية، مقارنة بـ ١٧٧١٤ خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (د) تقديم التدريب من قبل موردي المعدات إلى ٢٢٥٣ موظفاً من الموظفين على المستوى الوطني بموجب عقود المشتريات، بالمقارنة مع ١٨٨١ موظفاً خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (هـ) تقديم المنح التدريبية في مجال الطيران إلى مختلف معاهد التدريب لصالح ١٦٩٤ من الموظفين على المستوى الوطني في إطار برنامج الإيكاو للزمالات وبرنامج التدريب في البلدان النامية وبرنامج المطارات الإسبانية والملاحة الجوية (AENA) وبرنامج الوكالة الإسبانية للتعاون الدولي من أجل التنمية (AECID) بالمقارنة بـ ٢٤١٩ خلال الفترة الثلاثية السابقة؛
- (و) شراء المعدات والخدمات الرئيسية في مجال الطيران المدني بمبلغ إجمالي ٩٢,٢ مليون دولار أمريكي، مقارنة بمبلغ ٢١٧,٣ مليون دولار أمريكي.

الجدول رقم ٣ - بنود تنفيذ البرنامج حسب العنصر

التعاون الفني						
٢٠٢١		٢٠٢٠		٢٠١٩		
٤٠٨,٤٠ عمل/أشهر	٤٢٨	٣٧٩,٥٠ عمل/أشهر	٣٢١	٣٥٩,١٠ عمل/أشهر	٣٥٩	الخبراء الميدانيين الدوليين
٥٩٢		٥٠٠		٦١٧		الخبراء على المستوى الوطني
٧٧٢٣		٧٨٤٣		٥٣٣٦		المواطنون المدربون داخل البلد
٣٢٩		١١٧٩		٦١٢		المواطنون المدربون من قبل الموردين
٦٤١		٢٥٤		٧٩٩		منح الزمالة
٢٢,٣ مليون دولار أمريكي		٢١,٩ مليون دولار أمريكي		٣٧,١ مليون دولار أمريكي		المعدات والخدمات

التعاون الفني						
٢٠٢١		٢٠٢٠		٢٠١٩		
٧,٧٠ عمل/أشهر	٥	٢٨,٣٠ عمل/أشهر	١١	صفر عمل/أشهر	صفر	الخبراء الميدانيون الدوليون
صفر		صفر		صفر		الخبراء على المستوى الوطني
١٢٦		٤٢		٤٩		المواطنون المدربون داخل البلد
٨٨		صفر		٤٥		المواطنون المدربون من قبل الموردين
صفر		صفر		صفر		منح الزمالة
٠,٢ مليون دولار أمريكي		صفر		صفر		المعدات والخدمات (إدارة التعاون الفني)
-		-		١٠,٨٨ مليون دولار أمريكي **		المعدات والخدمات (البرنامج العادي/المكاتب الإقليمية) (RP/RO) *
برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV)						
٢٠٢١		٢٠٢٠		٢٠١٩		
٠,٧٠ عمل/أشهر	١	٣,٢٠ عمل/أشهر	٤	٢,٢٠ عمل/أشهر	٣	الخبراء الميدانيون الدوليون
مجموعات أدوات التنفيذ (iPacks)						
٢٠٢١		٢٠٢٠		٢٠١٩		
٣٠,٤٠ عمل/أشهر	٤٤	٣,٠٠ عمل/أشهر	٥	صفر عمل/أشهر	صفر	الخبراء الميدانيون الدوليون
٦		صفر		صفر		إعادة تشغيل المطارات
١٠		٢		صفر		إدارة مخاطر السلامة الجوية المتعلقة بفيروس كورونا لصالح هيئات الطيران المدني
٧		صفر		صفر		مراقبة جودة أمن الطيران خلال جائحة فيروس كورونا
٧		صفر		صفر		تعزيز اللجان الوطنية لتسهيلات النقل الجوي من أجل إعطاء انطلاقة جديدة للطيران المدني ومساعدته على التكيف

* المعدات والخدمات المشتراة من إدارة التعاون الفني لتحقيق مشاريع المساعدة الفنية المنفذة في إطار البرنامج العادي أو المكاتب الإقليمية.

** مبلغ ١٤,٤٥ مليون دولاراً كندياً بمتوسط سعر الصرف لعام ٢٠١٩ بحيث إن دولار أمريكي واحد = ١,٣٢٨ دولاراً كندياً.

٩- وترد تفاصيل نتائج الأداء التشغيلي السنوي حسب العنصر في التقارير السنوية للمجلس المقدمة إلى الجمعية العمومية، بما في ذلك ملخص عن أهداف ونواتج مشاريع التعاون الفني ومشاريع المساعدة الفنية ومشاريع برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV) إلى جانب مجموعات أدوات التنفيذ (iPacks) التي وُزعت خلال هذه الفترة على المستويات الفردي ودون الإقليمي والإقليمي.

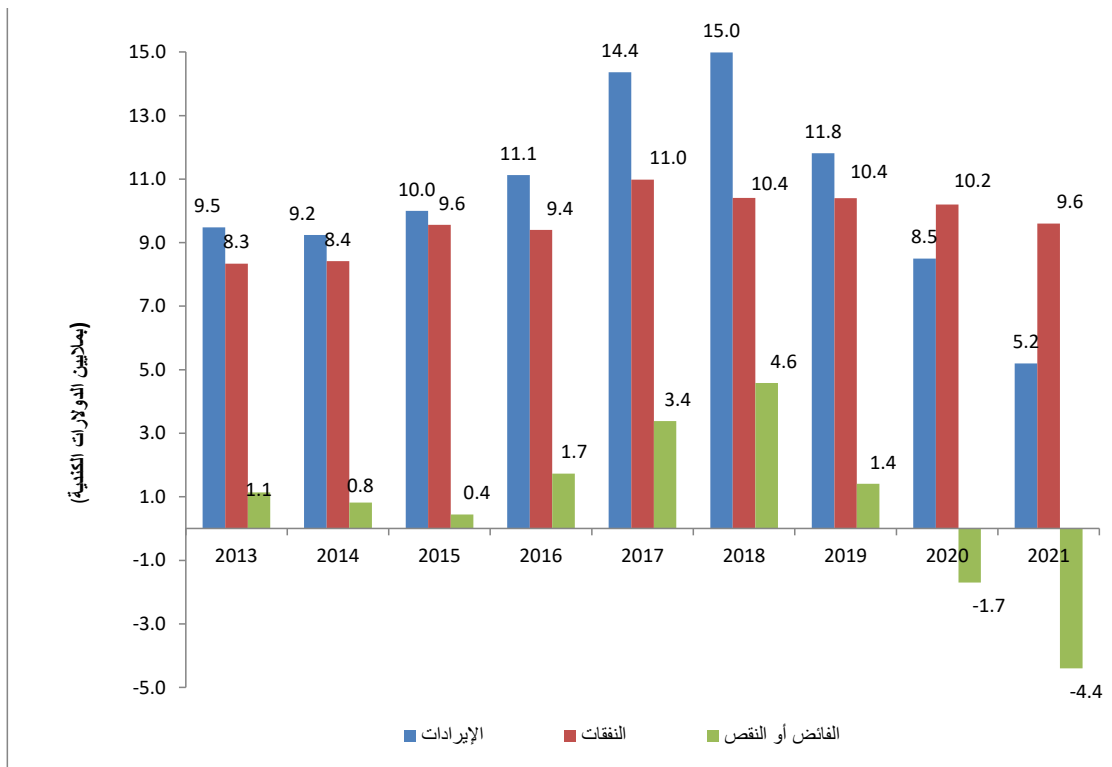
١٠- أما قائمة إنجازات البرنامج حسب الهدف الاستراتيجي فيمكن الاطلاع عليها في تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن الفترة من ٢٠١٩ إلى ٢٠٢١ (البند ١١ من جدول أعمال اللجنة التنفيذية).

إيرادات ونفقات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

١- يتم فرض الرسوم الإدارية على تنفيذ المشاريع على أساس 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- نظراً لتراجع حجم تنفيذ البرنامج مما أثر بدوره على حجم تكاليف الدعم المستردة من المشاريع، توضح نتائج العمليات أن صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لم يسترد تكاليفه بالكامل خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١. فبعد الفائض المتحقق في ٢٠١٩ والبالغة قيمته ١,٤ مليون دولار كندي، تجاوزت النفقات الإيرادات بمبلغ ١,٧ مليون دولار كندي في عام ٢٠٢٠، ومبلغ ٤,٤ مليون دولار كندي في عام ٢٠٢١. أما الاحتياطي المتراكم لدى صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية فقد استقر عند ٨,١ مليون دولار كندي في ٢٠٢١/١٢/٣١.

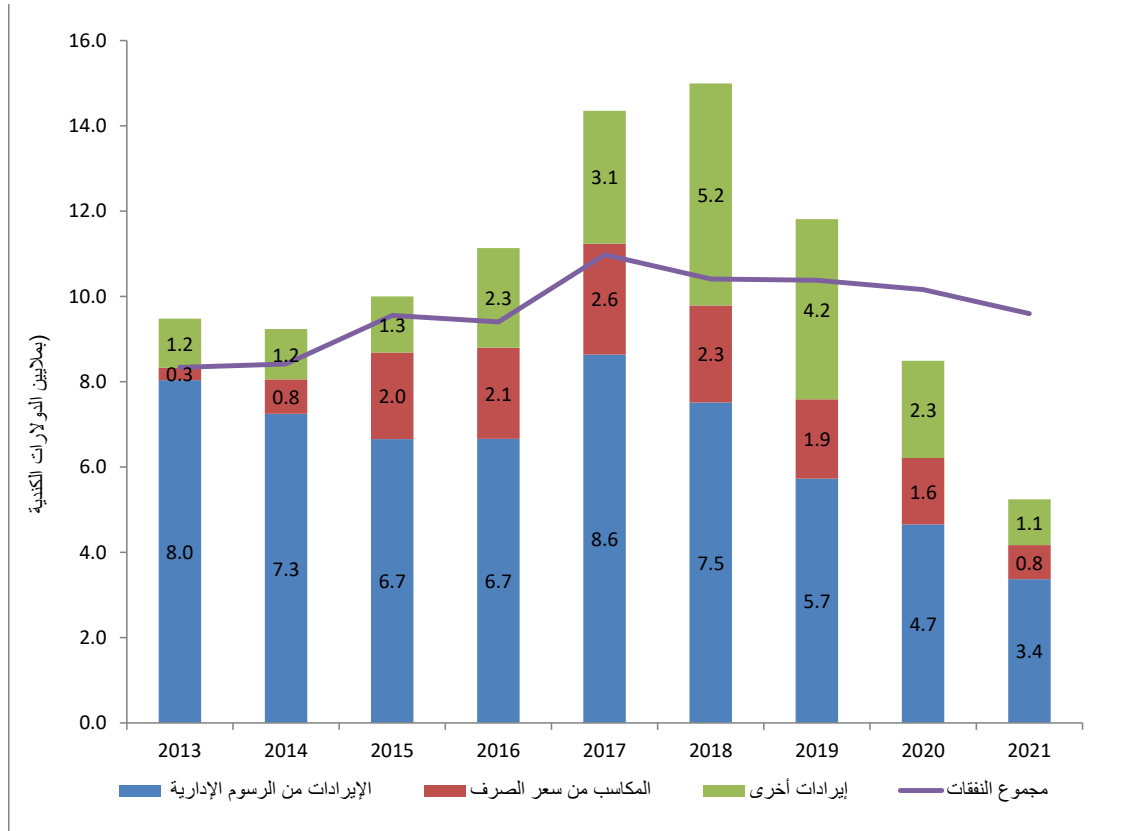
الرسم البياني رقم ٨ - إيرادات ونفقات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية



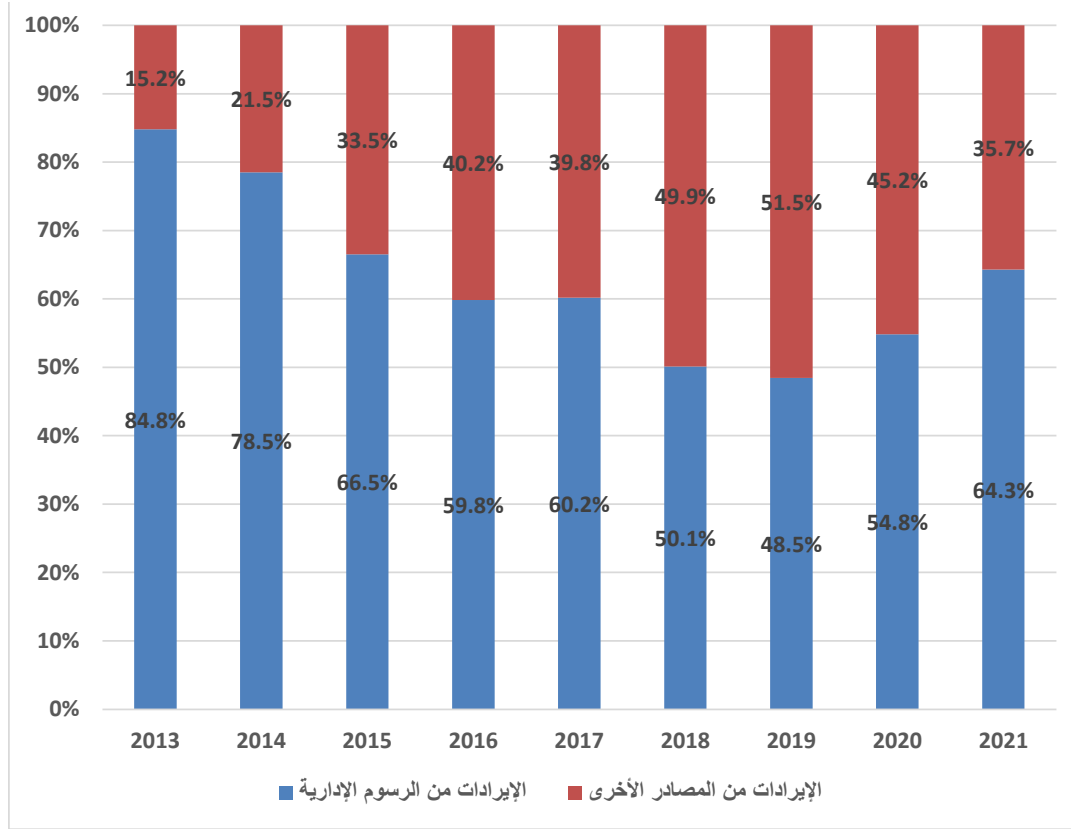
^١ تتكون المبالغ المتراكمة في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية من أموال الاحتياطي الفائضة المستخدمة لتغطية العجز الممكن في عمليات البرنامج والقيام، عند الضرورة، بتسديد تعويضات إنهاء خدمة الموظفين.

٣- على الرغم من أن تكاليف الدعم المستردة من المشاريع من الرسوم الإدارية كانت في السابق تمثل نحو ٩٠% من إجمالي إيرادات الصندوق، فإن نسب مساهمة مختلف المصادر في إيرادات الصندوق في أي سنة قد تتأثر بالكثير من العوامل، كالتقلبات في سعر صرف العملات والأرصدة النقدية وأسعار الفائدة السائدة. وكما يتضح من الرسم البياني رقم ٩ أدناه، فإن القوة النسبية للدولار الأمريكي، وهي العملة التي يحقق بها الصندوق إيراداته، وكذلك الإيرادات من مصادر أخرى، كالفوائد على الاستثمارات والخصومات على السفر والمصادر المتنوعة الأخرى، قد ساهمت بشكل كبير في نتائج الصندوق خلال الفترات الثلاثية الثلاث الماضية. ومن بين عناصر إجمالي إيرادات الصندوق المبينة في الشكل البياني رقم ١٠، بلغت المصادر الأخرى للإيرادات ذروتها في ٢٠١٩ حيث وصلت إلى ٥١,٥% بعد أن كانت قد تراجعت إلى أدنى معدلاتها عند ١٥,٢% في ٢٠١٣، إلا أنها منذ ذلك الحين قد أخذت في الهبوط المستمر وصاحبته في ذلك إيرادات الرسوم الإدارية بالصندوق، وهو ما يُعزى في المقام الأول إلى تداعيات الجائحة على قطاع الطيران المدني وعلى الاقتصاد العالمي، حيث بلغت ٣٥,٧% بنهاية عام ٢٠٢١.

الرسم البياني رقم ٩ - مصادر إيرادات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية بالدولار الكندي



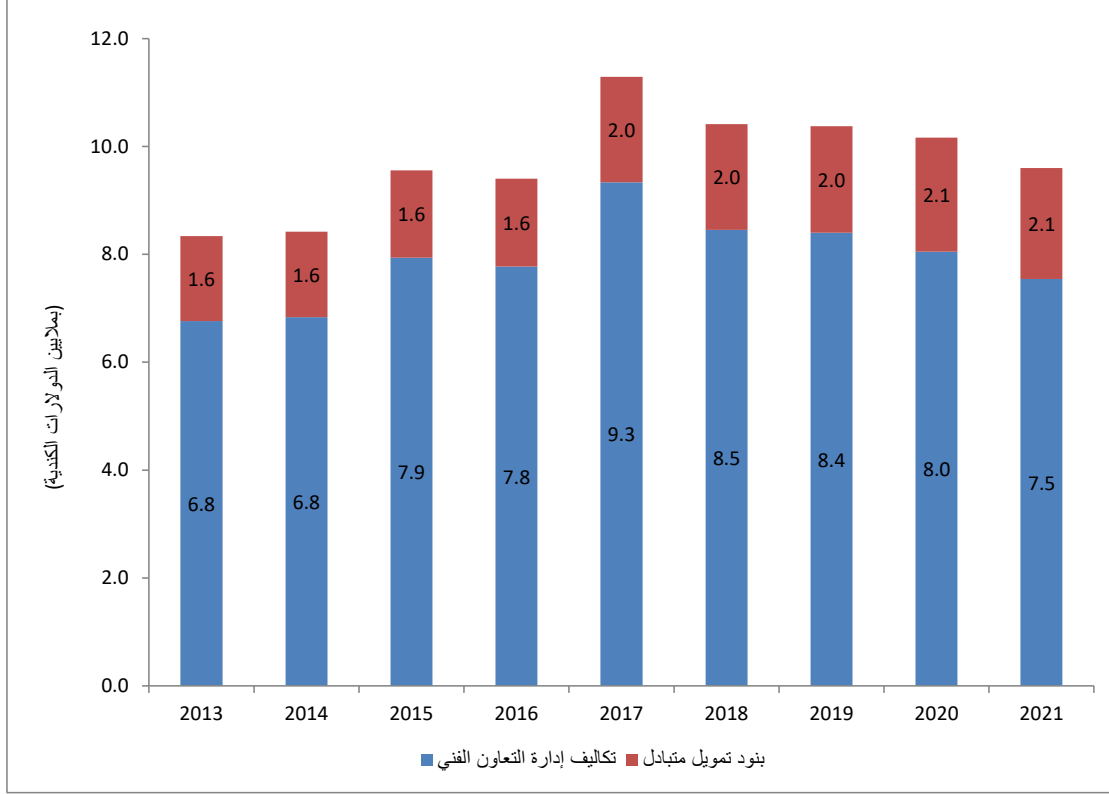
الرسم البياني رقم ١٠ - مصادر إيرادات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية بالنسب المئوية



٤- يشمل مجموع النفقات بنود التمويل المشترك التي يتحملها صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية والتي بلغت ٦,٢ مليون دولار كندي خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١. وتتألف هذه التكاليف من التحويلات السنوية البالغة قيمتها ١,٢ مليون دولار كندي نظير خدمات الدعم في إطار البرنامج العادي لدعم برنامج التعاون الفني، وذلك عملاً بسياسة استرداد التكاليف لعام ٢٠١٠، وتمويل إضافي مخصص لأنشطة ضمان الجودة التي يجريها المكتب الإقليمي والتكاليف المشتركة نظير خدمات مكتب الأخلاقيات البالغة ٣١٠.٠٠٠ دولار كندي. وفي المقابل، تم استرداد التكاليف بمبلغ ٤٩٦.٠٠٠ دولار كندي المستحقة سنوياً من الميزانية العادية لخدمات المشتريات والسفر 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، وذلك عملاً بالسياسة المذكورة.

^٢ استناداً إلى دراسة استقصائية زمنية، فإن سياسة استرداد التكاليف التي اعتمدها المجلس في ٢٠١٠ تقرّ بالتكاليف غير المباشرة التي يتحملها البرنامج العادي لتزويد إدارة التعاون الفني بخدمات الدعم وكذلك التكاليف التي تتحملها هذه الإدارة لتقديم خدمات الشراء والسفر للبرنامج العادي. وقد اعتمد المجلس آلية لتعديل المبلغ المطلوب استرداده من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، حسب الاقتضاء، في شهر نوفمبر ٢٠١٣.

الرسم البياني رقم ١١ - نفقات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية



٥- في مطلع عام ٢٠٢٢، أجرت الأمانة العامة دراسة جديدة عن استرداد التكاليف، بالتعاون مع شركة استشارية، من أجل تحديد منظومة التكاليف بالمنظمة وتحري قدر أكبر من الدقة عند تحديد تكاليف الأنشطة التي تمول من مصادر أخرى بخلاف الميزانية العادية. ووفقاً لمخصصات نموذج التكاليف، يجب الحفاظ على مبلغ وقدره ٣,٦ مليون دولار كندي خلال الفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، والسنوات المقبلة إلى حين تسجيل تقلبات رئيسية في حجم برنامج التعاون الفني، كما سيجري استرداد مبلغ وقدره ٢ مليون دولار كندي من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية نظير خدمات الشراء على امتداد الفترة الثلاثية، حسبما يظهر في مشروع ميزانية الإيكاو للفترة الثلاثية. وعلاوة على ذلك، ستظل الميزانية العادية تسترد من الصندوق مبلغاً وقدره ٢١٠ ٠٠٠ نظير خدمات المكاتب الإقليمية و ١٠٠ ٠٠٠ دولار كندي نظير خدمات مكتب الأخلاقيات، أما وحدة السفريات فسيستمر الصندوق في تمويلها بمبلغ وقدره ٥١١ ٠٠٠ دولار كندي سنوياً، تسترد الميزانية العادية منه ٢٢٦ ٠٠٠ دولار كندي ليصبح بذلك صافي المبلغ الذي يدفعه الصندوق إلى الميزانية العادية خلال الفترة الثلاثية ٧,٣ مليون دولار كندي.

القرار ٤٠=٤١-٤١-٤١: البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان المجلس قد اعتمد سياسات جديدة من أجل تقديم الدعم الفني لأعمال التنفيذ في شكل من أشكال المساعدة الفنية والتعاون الفني، والتي حلت محل سياسة المساعدة الفنية، وأقرتها الجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين؛

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؛

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.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة الأربعين الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩=٤٠-٤٠-٤٠.

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 ١٥/٨/١٩٤٩ 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، 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.

ولما كان المجلس قد أقر اعتبار المساعدة الفنية والتعاون الفني اتجاهاً استراتيجياً جديداً يُنفَّذ في سياق نهج "الإيكاو الواحدة"؛

ولما كانت سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، والتي اعتمدها المجلس، تهدف إلى تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، وضمان أن يكون الدعم المقدم إلى الدول في كافة مجالات الطيران المدني وثيق الصلة بالواقع ويتسم بالكفاءة والاتساق من حيث المحتوى وسبل التنفيذ، بصرف النظر عن مصدر المساعدة أو آلية التمويل المرتبطة به؛

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 القرار ٣٩-٢٣ قد حث الدول الأعضاء والصناعة والمؤسسات المالية والجهات المانحة وأصحاب المصلحة الآخرين على التنسيق والتعاون فيما بينهم ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي حددتها الإيكاو، بما يجنب ازدواج الجهود؛

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

ولما كان التعاون الفني مجالاً يتسم بالديناميكية والتعقيد في سياق بيئة تكنولوجية سريعة التطور، بما يؤثر على احتياجات الدول ومصالح شركاء التنمية، مما يتطلب أساليب مبتكرة من أجل التصدي للتحديات المتأصلة بشكل فعال وتحسين جودة النواتج ورفع السعة والكفاءة وضمان قدر أكبر من الموثوقية نحو الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية وتعزيز التنافسية في أسواق الطيران العالمية؛

ولما كان المجلس قد صدّق على استراتيجية جديدة ونموذج أعمال جديد لإدارة التعاون الفني تهدفان إلى تحسين الخدمات المقدّمة بالشراكة مع إدارات الإيكاو الأخرى ومكاتبها الإقليمية وتقديم قيمة أكبر للجهات المستفيدة من الدول والهيئات غير الحكومية؛

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.

ولما كان حجم برنامج التعاون الفني قد تقلص بشكل بالغ خلال الفترة الثلاثية الحالية وتدهور الوضع المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية تدهوراً بالغاً، مع تفاقم الوضع بسبب الانعكاسات غير المسبوقة التي خلفتها جائحة فيروس كورونا وبطء وتيرة تعافي قطاع النقل الجوي؛

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 ينفذا وفقا للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ سياسات الإيكاو والقواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية والخطط العالمية وخطط الملاحة الإقليمية والوطنية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية تنفيذاً فعالاً وتتمّي 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 للمنظمة 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 **تؤكد من جديد** على أن تحسين تنسيق التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحيات وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلاً عن تنسيق أوثق لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرامج المساعدات الأخرى في الإيكاو لتجنب الازدواج والتكرار؛

٦- **تقرّر** سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، التي اعتمدها المجلس، والتي تهدف إلى تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، **وتسلّم** بأن وجود برنامج مشترك لدعم التنفيذ المقدم إلى الدول سيسهم في زيادة تقوية أنشطة دعم التنفيذ التي تقدمها المنظمة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء على نحو أفضل؛

٧- **تطلب** إلى الأمين العام تحسين عملية تخصيص الموارد وتوزيع الأدوار والمسؤوليات لأغراض أنشطة دعم التنفيذ، وذلك مع مراعاة اعتبارات التخصص والمؤهلات والخبرات ومحدودية الموارد المالية والبشرية وفصل الواجبات ومهمة كل جهة تنظيمية داخل الأمانة العامة؛

٨- **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؛

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

١٠- **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 الطيران المدني

١١- **تتذكر** الدول المتعاقدة الراغبة في تطوير أو تحسين بنيتها الأساسية في مجال الطيران المدني بأن تدرس مزايا استخدام "برنامج الإيكاو للتعاون الفني" لأغراض مشاريعها في مجال الطيران المدني؛

١٢- **تطلب** إلى الأمين العام الاستمرار في إنكفاء وعي الدول وقطاع الطيران والقطاع الخاص والمؤسسات الدولية والإقليمية والهيئات المالية والجهات المانحة والأمم المتحدة بشأن مزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ وتمويل مشاريع بناء القدرات وتطوير البنية الأساسية في مجال الطيران المدني؛

١٣- **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؛

١٤- **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.

توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية

١٥- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية لتحقيق الاستدامة المالية في إدارة التعاون الفني يقتضي ضمان المحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكاو إنشاء آليات مرنة تيسر التعاون مع الجهات المستفيدة المحتملة في إطار المشاريع الجديدة لتطوير الطيران المدني، والشراكات المبرمة مع الدول والجهات المانحة والجهات المختصة الأخرى بشأن فرص تعبئة الموارد، وتدعو الأمين العام إلى تحديد الآليات التي من شأنها أن تسمح للإيكاو بالمشاركة في مناقصات مشاريع تطوير الطيران المدني التي تصدرها المؤسسات المانحة ومصارف التنمية والهيئات المالية الدولية، بما يتماشى مع أفضل الممارسات التي تطبقها الأمم المتحدة، وتنظم الطريقة التي تعمل بها الإيكاو مع القطاع مع مراعاة النماذج القائمة التي تستخدمها هيئات الطيران المدني الدولية الأخرى، ومع ضمان وجود الضوابط الملائمة والحفاظ على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكاو؛

١٦- **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؛

١٧- **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، **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 الملتقبة؛

١٨- **تطلب** إلى الأمين العام اتخاذ إجراءات منسقة ومستدامة تهدف إلى ضمان التوفيق التدريجي بين برنامجي المساعدة الفنية والتعاون الفني كي يؤديا مهمتهما بصورة منسقة ومتوائمة، **وتدعم وتشجع** على وضع حلول جديدة مبتكرة لمشاريع وأنشطة دعم التنفيذ ضمن نهج "الإيكاو الواحدة" المعزز لتحقيق قدر أكبر من التآزر؛

١٩- **تشجع** على استخدام النظم والأدوات التي من شأنها أن تدعم تخطيط دعم التنفيذ وتطويره وإدارته، **وتطلب** إلى الأمين العام توفير الوسائل اللازمة لإتاحة هذه التكنولوجيات من أجل دعم الدول الأعضاء بشكل أفضل؛

اتفاقات التعاون الفني والمساعدة الفنية

٤٠- **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؛

٤١- **تتظر 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 دول أعضاء كثيرة تفتقر إلى الأموال اللازمة لتطوير واستدامة بنيتها الأساسية ومواردها البشرية في مجال الطيران وسدّ الثغرات المكتشفة على نحو يتسم بالكفاءة والاتساق؛

ولما كانت الأموال المتاحة للتعاون الفني والمساعدة الفنية لدعم التنفيذ 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 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 التكنولوجي 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، ويقصد تنفيذ توصيات الإيكاو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة؛

ولما كان المجلس قد أنشأ صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

ولما كان بناء الشراكات وتعبئة الموارد مسألةً ضروريةً للحصول على تمويل مستدام ويمكن التنبؤ به من أجل دعم التنفيذ وتفاذي تكرار الجهود؛

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** 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 وبرامج 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 الملائم 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 على أن تطلب الحصول للحصول على الأموال اللازمة لتنمية قطاعات 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 بأسرع ما يمكن؛

٦- **تسلّم** 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

الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق؛

٧- تأذن للأمانة العامة بأن تتلقى بإسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية التي تقدم إلى مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل خبرات فنية ومنح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطاً 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، أو مجموعات أدوات التنفيذ أو أي مساهمات أخرى تساعد على دعم الدول فيما تبذله من جهود للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وتلبية احتياجاتها المكتملة المتعلقة بالطيران 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- تدعو الدول المتعاقدة إلى توفير موارد مالية وبشرية دائمة من خلال "برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران"، من أجل تطوير قدرات الدول المستفيدة في مجال تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وكذلك تعزيز نموها وقدرتها على الاعتماد على النفس؛

١١- 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 وفقاً لنهج الرصد المستمر 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 وبمئة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو وبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران. (نُقلت الفقرة أدناه مع تعديلها)

ولما كان قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهري لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، ويدعم بشكل فعال بلوغ أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة من خلال مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا وبطء ونيرة تعافي قطاع النقل الجوي كان لهما بالغ الأثر على الطيران المدني وعلى الإمكانيات المادية لدى الدول ومصادر التمويل الأخرى، من حيث إيلاء الأولوية للاستثمارات في تطوير الطيران المدني ومشاريع البنية الأساسية حول العالم، مما أدى إلى إلغاء مشاريع التعاون الفني التي تجريها الإيكاو أو تعطيلها؛

ولما كانت الإيكاو قد أعدت مواداً إرشادية عملية وموائمةً لصالح الحكومات والمشغلين في القطاع بقصد إعادة تشغيل قطاع النقل الجوي الدولي والتعافي من تداعيات الجائحة على مستوى عالمي منسق وجعل الطيران أكثر استدامةً ومرونةً فيما بعد انتهاء الجائحة؛

ولما كانت مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ قد أُعدت وُقِّدَت بما يتفق تماماً مع التدابير والتوصيات الواردة في تقرير فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)، التي شكلت عنصراً رئيسياً في تنفيذها؛

ولما كان التمويل المقدم إلى برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية من خارج الميزانية يتيح للإيكاو، من خلال إدارة التعاون الفني لديها، 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 وبمئة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو وبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران كشفتها عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو، وأن تساعد في الجهود التي تبذلها الدول لإعادة التشغيل والتعافي ومواجهة الأزمات المتعلقة بفيروس كورونا؛

ولما كانت أعمال التقييم المشاريع التالية للتنفيذ يمكن أن تشكل أداة قيمة لتحديد وتقييم ورصد تأثير فرادى 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- **توجّه 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- **تحثّ الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني من خلال الإيكاو، على إيلاء الأولوية إلى النتائج والتوصيات التي يخلُص إليها كل من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر، مثل استنتاجات وقرارات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، بهدف سدّ الثغرات المكتشفة ومعالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن والاستفادة من فرص التحسين في كافة مجالات الطيران المدني، مع المساهمة بشكل مباشر في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛**
- ٣-٤ **توجّه 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)، وتحثّ المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية الأولوية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنّ لما لها من فوائد جمة مرتبطة بها؛ هذه المشاريع عظيمة؛**
- ٤- **تشجّع الدول والهيئات غير الحكومية العاملة في مجال الطيران المدني على أن تطلب الدعم من الإيكاو، عند الاقتضاء، من خلال ما لديها من برامج وأنشطة لدعم التنفيذ، بهدف التصدي للتحديات التي خلّفها جائحة فيروس كورونا على الطيران للتعجيل بإعادة التشغيل والتعافي؛**
- ٣-٥ **تطلب إلى الأمانة العامة أن تعزز يعزّز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة دعم التنفيذ الدعم الفني الهادفة بغية بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛**
- ٤-٦ **تحثّ 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؛**
- ٥-٧ **تشجّع 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؛**
- ٦-٨ **تشجّع 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؛**
- ٧-٩ **توجّه 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؛**

١٠- **توجّه انتباه** الدول المتعاقدة وشركاء التمويل وغيرها من الجهات المعنية في مجال الطيران إلى مجموعات أدوات التنفيذ التي أعدتها الإيكاو، والتي تتيح حلاً جاهزاً للتطبيق وفعالاً وموحّداً يتضمن المواد الإرشادية والتدريب والأدوات ودعم الخبراء، ويهدف إلى تيسير تنفيذ أحكام الإيكاو وإرشاد الهيئات الحكومية من خلال إتاحة حلول تتسم بالاتساق والمرونة؛

١١ أ- **تطلب** إلى جميع الدول المتعاقدة، وخصوصاً البلدان النامية منها، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء برنامجي إدارة التعاون الفني والمساعدة الفنية؛

١٢ ب- **تطلب** إلى الأمانة العامة أن تشجع يشجّع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

١٣ ج- **تشجّع** 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؛

١٤ د- **تشجّع** 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 —