



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، من ٢٠ الى ٢٢/٣/٢٠٠٦

ملخص المناقشات

الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية

الموضوع ٢ - ١: الشفافية وتبادل معلومات السلامة

DGCA/06-WPs/5 Revised, 11 (and Corr. No.1), 22 (and Corr. No.1), 23 Revised, 26 (and Corr. No.1), 29 (and Corr. No.1), 30 Revised, 34, 35 and 39
IPs/24, 26, 34 and 39

١ - عرضت على نظر المؤتمر ورقة العمل DGCA/06-WPs/5 Revised الصادرة بعنوان "الشفافية وتبادل معلومات السلامة". وعولج هذا الموضوع أيضا في ورقات العمل WP/11 (وتصويبها رقم ١) و WP/22 (وتصويبها رقم ١)، و WP/23 Revised، و WP/26 (وتصويبها رقم ١)، و WP/29 (وتصويبها رقم ١)، و WP/30 Revised، و WP/34، و WP/35، و WP/39، وقام مقدموها بشرحها. وارتبطت بهذا الموضوع أيضا ورقات المعلومات IP/24 و IP/26 و IP/34 و IP/39.

٢ - أعرب عدد من المندوبين عن تأييدهم التام لورقة عمل WP/5، وعن ضرورة توكي الشفافية وتبادل المعلومات من أجل تعزيز السلامة الجوية وتحسين المساعدات التي تقدم لسد الثغرات، وتهيئة أساس أفضل للاعتراف المتبادل وورعة ثقة الجمهور، وبالتالي ضمان استمرارية الطيران المدني.

٣ - أعرب بعض المندوبين مع ذلك عن قلقهم من أن يسيء الجمهور فهم المعلومات المستمدة من عمليات التدقيق التي جرت في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، ورأوا أن هذا الأمر إذا اقتزن بخطر اساءة استخدام هذه المعلومات سوف يقوض ثقة الجمهور فيسفر عن ضرر أكثر مما يسفر عن فائدة. ولذلك أيد بعض المندوبين أن يكون الاطلاع على تقارير برنامج مراقبة السلامة الجوية قاصرا على الدول المتعاقدة ومن خلال موقع مأمون على الانترنت. ورأى مندوب واحد أن تقارير الدورة الأولى لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أصبحت الآن قديمة وإذا وضعت على موقع الايكاو على الانترنت لشكلت معلومات مضللة عن حالة قدرات الدول على مراقبة السلامة الجوية. ولهذا السبب ينبغي أن تستكمل هذه المعلومات بالمعلومات الراهنة التي قدمتها الدول المعنية.

٤ - قيل ان وضع أي شرط لتبادل المعلومات بين الدول عن ثغرات السلامة الجوية ينبغي أن يدرس في ضوء قدراتها على سد هذه الثغرات بسرعة. وفي هذا الصدد شدد المندوبون على الحاجة الى تقديم المساعدة على المستوى الاقليمي والمستوى الاقليمي الفرعي. وبالرغم من التسليم بأن مستوى الشفافية سوف يزداد كلما تحسنت مستويات قدرات

مراقبة السلامة، تم التشديد بقوة على أن الشفافية وتبادل المعلومات أمران حاسمان دائما لضمان السلامة الجوية وثقة جمهور المسافرين.

٥- شدد المندوبون على أن أي معلومات تنشر على الجمهور ينبغي أن تكون موحدة قياسيا ووقائية ولا لبس فيها، وذلك تقاديا للخلط أو إساءة التفسير. وقيل أيضا أنه ينبغي أن تضع الايكاو استراتيجية للافصاح عن هذه المعلومات. وأيد بعضهم إنشاء قاعدة بيانات مركزية في الايكاو لجمع المعلومات التي تتطوع الدول بتقديمها، وعززوا ضرورة اطلاع الدول على المعلومات الموثوقة والموقوتة عن ملكية الطائرات والسيطرة عليها، وكان هناك تأييد أيضا لإنشاء جهاز مركزي يقدم المعلومات في إطار المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

٦- أثنى عدد من المندوبين على الأعمال التي تمت حتى الآن لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٧، وأبرزوا الحاجة إلى حماية بيانات السلامة. وردا على سؤال بشأن هذا الموضوع قال الرئيس إن مسودة إرشادات قانونية بشأن حماية المعلومات المستمدة من بيانات السلامة ونظم المعالجة سوف توزع عما قريب على الدول، وأنها متاحة الآن للاطلاع عليها في موقع الايكاو على الانترنت.

٧- أوضح مندوبون كثيرون ضرورة حماية مسؤولي الطيران الذين يقدمون المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية. وقالوا إن مسألة "الثقافة السليمة" ومسألة السرية تستحقان الدراسة. ورأى مندوبون كثيرون أن تتشاور الايكاو مع الدول لدراسة كيفية بدء تنفيذ الثقافة السليمة.

٨- لخص الرئيس المناقشة التي دارت مشددا على الحاجة إلى العمل في داخل إطار اتفاقية شيكاغو وحسب التوجيهات التي قدمتها الجمعية العمومية. وأشار في هذا الصدد إلى النقاط الأساسية المذكورة في المادة ٤٤ د) من اتفاقية شيكاغو، وهي "احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد"، وأشار أيضا إلى قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ الذي سلم بأن الشفافية وتبادل المعلومات يشكلان ركيزتين أساسيتين لكي يتسم نظام النقل الجوي بالسلامة. وقال إن هناك تأييدا تاما لتبادل معلومات السلامة فيما بين الدول، وأنه يدرك وجود قلق بشأن إتاحة معلومات السلامة للجمهور، واقترح اعطاء الدول مهلة أقصاها سنتان لتقديم المعلومات المحدثة إلى الايكاو، وشجع الدول على إتاحة معلوماتها للجمهور. أما فيما يتعلق بموضوع تصنيف/تقييم نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، فقد لاحظ الرئيس أن مجلس الايكاو سيدرس هذه المسألة بعناية. وقال الرئيس إن النقاط الموضوعية التي أشار إليها بعض المندوبين في ورقتي العمل WP/22 و WP/35 ستكون موضع دراسة.

٩- كان هناك تأييد عام للملخص الذي أدلى به الرئيس. وأكد مندوبون كثيرون دعمهم المستمر لمبدأي الشفافية وتبادل المعلومات بين الدول. ورحبوا بمهلة السنتين المقترحة لتحديث المعلومات، لكن بعض المندوبين لم يشعروا بالارتياح لفكرة إتاحة معلومات السلامة للجمهور. واقترح مندوب واحد تكليف الايكاو بإنشاء نظام لإدارة المعلومات يمكن من خلاله تحديد المعلومات التي تتاح في نهاية مهلة السنتين. ولاحظ مندوب آخر أن أخطارات السفر ومسائل التأمين قد تتأثر هي أيضا تأثيرا سلبيا بما يسفر عن منافسة غير شريفة.

١٠- لم يؤيد بعض المندوبين فكرة تأخير نشر معلومات السلامة على الجمهور، ورأوا أن هذه العملية يجب تبدأ مباشرة وتنتهي قبل انعقاد الجمعية العمومية المقبلة، وذلك للمحافظة على مصداقية الايكاو. وقيل إن الإفصاح عن المعلومات للجمهور كثيرا ما يساعد الدول التي تحتاج إلى المساعدة والتمويل، وأن هناك قلقا من أن مهلة السنتين قد لا تعود على تلك الدول بفائدة جمة.

١١- أعرب بعض المندوبين عن قلقهم إزاء الاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/11 بشأن تصنيف نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأشاروا إلى أن هذا البرنامج قد نشأ ردا على نظم تصنيف كانت بعض الدول قد

بدأتها. وقدم أحد المندوبين فكرة مختلفة وهي أن التصنيف يشكل بالفعل عاملاً قائماً، وأن من الأفضل للايكاف أن تضع نظاماً خاصاً بها. وأحاط المؤتمر علماً بأن مجلس الايكاف سوف يضع هذه المسألة موضع المزيد من الدراسة.

١٢ - لوحظ أن البنك الدولي يوجه تمويله إلى مشاريع البنية الأساسية للطيران، وتم الاعراب عن الأمل في استمرار هذا التمويل وفي أن يركز البنك الدولي على المبادرات الإقليمية الرامية إلى تعزيز السلامة الجوية. أما فيما يتعلق بقرارات الاستثمار فقد شدد المراقب ممثل البنك الدولي على أن الشفافية وتبادل المعلومات يشكلان عاملين رئيسيين. وفيما يتعلق بموضوع الاستثمار في الطيران أشار الرئيس إلى أن البنك الدولي قد اقترح أن تنشر الايكاف تقريراً سنوياً عن بنية الطيران الأساسية والمساعدات المطلوبة.

- انتهى -