



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٨ : تنمية القدرات ودعم التنفيذ - السياسة العامة والأنشطة

تحقيق التوازن بين الأمن والاستدامة: التحديات الرئيسية لإضافة مراكز التدريب على أمن الطيران إلى برنامج التدريب المتقدم

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية)

الموجز التنفيذي

تعترف ورقة العمل هذه بالدور المحوري الذي يؤديه أمن الطيران في حماية نظم النقل الجوي، من خلال عرض التحديات المتعلقة بإضافة مراكز التدريب على أمن الطيران إلى برنامج التدريب المتقدم (Trainair Plus (TPP. وقد صُممت مراكز التدريب على أمن الطيران لتقديم تدريب متخصص يركز على الأمن ويساهم بشكل مباشر في منظومة أكثر أماناً وكفاءة في الطيران. ومع ذلك، فإن إضافة التدريب على أمن الطيران إلى إطارٍ للطيران أوسع نطاقاً، مثل برنامج التدريب المتقدم، يجازف بإضعاف التركيز على المحتوى الأمني البالغ الأهمية.

ويجب أن يكون تنفيذ برامج التدريب على أمن الطيران استباقياً وليس تفاعلياً. وعلاوة على ذلك، يمكن أن يؤدي إضافة هذه المراكز إلى زيادة كبيرة في تكاليف التدريب في قطاع أمن الطيران، مما يؤثر على الدول وشركات الطيران والمطارات وخدمات المؤن والخدمات الأرضية، وبالتالي يقوض تنمية المهارات والخبرات الأساسية في هذه المناطق.

الإجراء : الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) تشجيع الإيكاو على استكشاف نماذج بديلة تحافظ على سلامة التدريب على أمن الطيران وطبيعته المتخصصة في المنظومة الأوسع نطاقاً للتدريب؛
- ب) دعوة المجلس إلى التأكد من أن إضافة الشبكة الحالية لمراكز التدريب على أمن الطيران لا يشكل عبئاً إضافياً على الدول، ولا سيما البلدان النامية؛

^١ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإستونيا وأثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو ولبنان وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

(ج) دعوة الإيكاو إلى تقييم الأثر التشغيلي والمالي لإضافة المراكز الإقليمية للتدريب على أمن الطيران، مع التركيز على الاستدامة وإمكانية الوصول العادل إلى التدريب وجدوى مراكز التدريب على المدى الطويل. وينبغي أن يأخذ هذا التقييم في الاعتبار بشكل خاص الأعباء المالية التي تواجهها الدول والصناعات، وإمكانية إغلاق بعض المراكز لخدماتها أو تقليص تلك الخدمات، مما يؤدي إلى قصور في التدريب الإقليمي؛ (د) حث الإيكاو على الدعوة إلى إجراء مشاورات شاملة مع جميع المعنيين لضمان توافق الإصلاحات المقترحة مع مبادئ بناء القدرات والمساعدة ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وينبغي أن تتناول المشاورات على وجه التحديد التداعيات المالية المحتملة على الاقتصادات المحلية وقطاع أمن الطيران ككل.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" و"عدم ترك أي بلد وراء الركب"
الآثار المالية:	تحدد لاحقاً
المراجع:	وثائق الإيكاو، قرار الجمعية العمومية ١٨-٤١

١- المقدمة

١-١ يعد صدور قرار الجمعية ١٨-٤١، المرفق (هـ)، كلفت الأمانة العامة للإيكاو بتعزيز الجهود المنسقة والهادفة وذات الأولوية الرامية إلى بناء القدرات في مجال أمن الطيران على الصعيد العالمي. وخلال الفترة الثلاثية الماضية، استجابت الأمانة العامة لهذه الدعوة، من خلال العمل الذي أنجزته بالتنسيق مع المكاتب الإقليمية. وتقوم مراكز التدريب على أمن الطيران بدور مهم في تقديم تدريب متخصص ذي أهمية بالغة للأمن.

٢-١ ويعّد أمن الطيران ضرورياً لحماية الركاب والطاقم وأفراد الخدمة الأرضية وعامة الناس، والطائرات والبنية التحتية للطيران. وكانت مراكز التدريب على أمن الطيران تقدم بشكل متواصل التدريب المخصص لمعالجة التهديدات الأمنية من أجل منع الحوادث والوقائع. وخلال العام الماضي، بذلت الأمانة العامة جهوداً لنقل إدارة مراكز التدريب على أمن الطيران من إدارة النقل الجوي إلى التدريب العالمي على الطيران في إطار خطة التدريب المتقدم بغية تحسين نوعية التدريب.

٣-١ ومع ذلك، هناك مخاوف من أن تسهم إضافة التدريب على أمن الطيران إلى برنامج التدريب المتقدم الأوسع نطاقاً في التخفيف من هذا التركيز وفرض تحديات مالية كبيرة. وبالنسبة للعديد من الدول، قد يؤدي ذلك إلى ارتفاع تكاليف التدريب والحد من مشاركة البلدان المنخفضة الموارد ويزيد من الضغط على هذه البلدان المثقلة بالأعباء المالية. وقد يؤدي تحويل هذه الجهود إلى إطار برنامج التدريب المتقدم الأوسع نطاقاً إلى إضعاف تخصصها، علماً بأن الزيادة في رسوم التدريب المرتبطة بالنظام الجديد يمكن أن تجعلها غير متاحة للعديد من الدول ومقدمي التدريب المحليين، مما يحد من الحصول على تدريب ذي أهمية.

٤-١ تطرح فكرة إضافة المراكز تحديات تتعلق بالاستدامة المالية لمراكز التدريب على أمن الطيران، حيث يفرض هيكل رسوم برنامج التدريب المتقدم أعباء تشغيلية كبيرة. ويمكن أن تؤدي معدلات البدل اليومي المرتفعة للمدربين وارتفاع رسوم الدورات التدريبية إلى الحد من الحصول على التدريب، وخاصة في المناطق المحدودة الموارد، مما قد يؤدي إلى خفض المشاركة.

ويمتد التأثير الاقتصادي إلى ما هو أبعد من مراكز التدريب على أمن الطيران ليصل إلى المطارات وشركات الطيران وشركات الخدمات الأرضية وخدمات المؤن، حيث إنها ستواجه أيضاً زيادة في التكاليف المرتبطة بتدريب الموظفين. وستتقل هذه الزيادة في التكاليف في النهاية إلى سلسلة الإمداد، مما يؤثر على منظومة الطيران ككل.

٥-١ ومع ارتفاع تكاليف التدريب، قد تضطر هذه الكيانات إلى تخصيص المزيد من الموارد المالية للحفاظ على المستويات اللازمة من الامتثال الأمني. ويمكن أن يؤدي الضغط المالي الإضافي على هذه القطاعات إلى نشوء أوجه قصور تشغيلية وانخفاض القدرة على التعامل بفعالية مع التهديدات الأمنية الناشئة. بالإضافة إلى ذلك، قد تتقل شركات الطيران والجهات المعنية الأخرى هذه التكاليف المتزايدة إلى المستهلكين في شكل ارتفاع شكل أسعار التذاكر أو الرسوم المفروضة على الخدمة، مما قد يقلل من إمكانية وصول الركاب إلى السفر الجوي.

٦-١ ويمكن أن يؤدي الضغط المالي الناجم عن إضافة مراكز التدريب الأصغر حجماً أو الأقل استقراراً من الناحية المالية إلى إجبارها على إغلاق خدماتها أو تقليصها. وقد صمم العديد من هذه المراكز خصيصاً لتلبية الاحتياجات المحلية والتهديدات الأمنية الإقليمية، ويمكن أن يحد إغلاقها بشدة من إمكانية حصول الدول المحدودة الموارد على التدريب. والدول التي استثمرت بكثافة في إنشاء هذه المراكز وصيانتها ستجد نفسها في حيرة من أمرها، لأنها لن تفقد استثماراتها في الهياكل الأساسية فحسب، بل ستواجه أيضاً تراجعاً في قدرتها على تطوير مهارات أمن الطيران داخل قوتها العاملة. ويمكن أيضاً أن يكون لفقدان هذه المراكز أثر طويل الأجل على الاقتصاد المحلي، لا سيما إذا كانت هذه المراكز بمثابة مصدر للتوظيف والخبرة الإقليمية.

٢- المناقشات

١-٢ تنافس الأسواق والتدريب الجيد

١-١-٢ يمكن أن يؤدي تنافس الأسواق على جذب المشاركين إلى إعطاء الأولوية لأعداد المسجلين على جودة التدريب، خلافاً لمبدأ الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وقد لا تتمكن مناطق عديدة من تحمل تكاليف برنامج مركزي للتدريب المتقدم، مما يؤثر على الكفاءة الإجمالية لبناء القدرات في مجال أمن الطيران. وقد يؤدي إدخال رسوم أعلى إلى تفاقم الفجوة بين المناطق الأكثر ثراءً والمناطق الفقيرة، ولا سيما تلك التي لديها مراكز تدريب أقل رسوخاً أو موارد مالية أقل. ويمكن أن يؤدي هذا التحول إلى انخفاض مستوى الوعي الأمني والتأهب الأمني في المناطق الحيوية.

٢-٢ ارتفاع تكاليف التدريب والآثار المتداخلة على الصناعة

١-٢-٢ سيواجه المعنيون في مجال الطيران، بما في ذلك شركات الطيران والمطارات وخدمات المؤن وشركات الخدمات الأرضية، تكاليف أعلى للتدريب نتيجة لإضافة تلك المراكز إلى برنامج التدريب المتقدم. وقد اعتمدت هذه القطاعات تقليدياً على المراكز الإقليمية للحصول على تدريب متخصص وفعال من حيث التكلفة. ومع ارتفاع الرسوم في ظل النموذج الجديد، ستواجه هذه المراكز زيادة في النفقات التشغيلية. وهذا أمر مثير للقلق بشكل خاص بالنسبة للدول التي لديها قطاعات طيران صغيرة أو نامية، لأن هذه الزيادة في رسوم التدريب يمكن أن تحد بشدة من عدد الأفراد الذين يتلقون تدريباً أمنياً أساسياً. علاوة على ذلك، من المرجح أيضاً أن تؤدي رسوم التدريب إلى خفض مشاركة الشركات الصغيرة في قطاع الطيران، مما يؤدي إلى تفاقم التفاوتات في الحصول على تدريب عالي الجودة والتأهب في المجال الأمني.

٣-٢ نقص المدربين والتأخير في تقديم التدريب

١-٣-٢ قد يزداد النقص في عدد المدربين على أمن الطيران في إطار برنامج التدريب المتقدم، حيث يتم استيعاب الخبراء المؤهلين في مجموعة أوسع. ويمكن أن تؤدي تلبية متطلبات الأمان والكفاءة إلى تقييد التوافر أو تأخير تقديم الدورة

التدريبية أو تقليل جودة التدريب. ومع انتقال المدربين المؤهلين بين المراكز أو استيعابهم في نظم تدريب مركزية أكبر، يمكن أن تضيق الخبرة الإقليمية، مما يؤدي إلى تضاؤل القدرة على التدريب الأمني الفعال على أرض الواقع.

٤-٢ الأعباء الإدارية والوصول المحدود

١-٤-٢ يؤدي دمج عمليات مركز التدريب على أمن الطيران وبرنامج التدريب المتقدم إلى زيادة النفقات العامة الإدارية. وقد تشهد الدول التي تعتمد على مساعدة الإيكاو انخفاضاً في الحصول على التدريب الأساسي على أمن الطيران، مما يعوق قدرتها على الحفاظ على الاستعداد في المجال الأمني ضد التهديدات الناشئة. وعلاوة على ذلك، من المرجح أن تؤدي التكاليف الإدارية المرتبطة بالنظام الجديد إلى تحويل الموارد المحدودة بعيداً عن أنشطة التدريب الأساسية، مما يزيد من الضغط على القدرة المالية لمراكز التدريب. وسيؤدي ذلك إلى تقليل الكفاءة الإجمالية لتقديم التدريب وتقليل قدرة الدول على إدارة برامجها الأمنية بفعالية.

٣-٣ الخلاصة

١-٣ في ضوء هذه التحديات، من الضروري وجود عملية شفافة وشاملة لمعالجة المخاوف المحيطة بإضافة المراكز. ومن الضروري إجراء مزيد من المشاركة مع المعنيين بأمن الطيران وفريق خبراء أمن الطيران لتحديد ما إذا كانت مخاوفهم نابعة من سوء الفهم أو الفجوات الفنية أو الخلافات العميقة. وينبغي مراعاة الآراء والتعليقات الواردة لتتقيد استراتيجية إضافة المراكز، بما يتماشى مع رؤية الإيكاو للشمولية العالمية. ومع ذلك، من الضروري أن تكون الآثار المالية المترتبة على هذا النموذج مفهومة تماماً، ولا سيما كيف يمكن أن تؤدي إلى انخفاض في توافر التدريب، وزيادة التكاليف بالنسبة للدول، وتقليل القدرة الإجمالية لمنظومة أمن الطيران. ويمكن أن يكون لزيادة الأعباء المالية عواقب بعيدة المدى، لا تؤثر فقط على إمكانية الحصول على التدريب على أمن الطيران، ولكن أيضاً على قدرة قطاع الطيران الأوسع نطاقاً على الاستجابة للتهديدات الأمنية بفعالية.

— انتهى —