



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 18 повестки дня. Нарращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность

БАЛАНС МЕЖДУ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ И УСТОЙЧИВОСТЬЮ: ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ УЧЕБНЫХ ЦЕНТРОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОГРАММУ TRAINAIR PLUS

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации от имени
54 африканских государств²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе признается ключевая роль, которую играет авиационная безопасность в защите систем воздушного транспорта, а также иллюстрируются проблемы, связанные с интеграцией учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в программу Trainair Plus (TRP). УЦАБ предназначены для предоставления специализированной подготовки, ориентированной на авиационную безопасность, которая напрямую способствует созданию более безопасной и эффективной авиационной экосистемы. Тем не менее, интеграция подготовки в области AVSEC в более широкую авиационную структуру, такую как программа Trainair Plus, может привести к ослаблению акцента на важнейших аспектах авиационной безопасности.

При реализации программ подготовки в области авиационной безопасности необходимо действовать на упреждение, а не по принципу реагирования. Кроме того, новая модель интеграции может привести к значительному увеличению затрат на подготовку персонала во всем секторе авиационной безопасности, что отразится на государствах, авиакомпаниях, аэропортах, службах обеспечения бортового питания и компаниях, занимающихся обработкой грузов, и, в свою очередь, негативно скажется на развитии необходимых навыков и экспертных знаний в затронутых регионах.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) призвать ИКАО изучить альтернативные модели, которые сохраняют целостность и специализацию подготовки в области AVSEC в рамках более широкой экосистемы подготовки персонала;
- б) обратиться к Совету с просьбой обеспечить, чтобы интеграция существующей сети УЦАБ не создавала дополнительного бремени для государств, особенно для развивающихся стран;

¹ Тексты на английском и французском языках предоставлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

с) обратиться к ИКАО с просьбой провести оценку оперативного и финансового воздействия интеграции на региональные УЦАБ, уделяя особое внимание устойчивости, справедливому доступу и долгосрочной жизнеспособности учебных центров. При проведении этой оценки следует уделить особое внимание финансовому бремени, ложащемуся на государства и отрасли, а также вероятности закрытия некоторых центров или сокращения объема предоставляемых ими услуг, что может привести к недостатку ресурсов для подготовки персонала в регионах; д) настоятельно призвать ИКАО выступать за проведение инклюзивных консультаций со всеми заинтересованными сторонами, чтобы обеспечить соответствие предлагаемых реформ принципам наращивания потенциала, оказания помощи и инициативе "Ни одна страна не остается без внимания". В ходе консультаций следует уделять особое внимание потенциальным финансовым последствиям для местной экономики и сектора авиационной безопасности в целом	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i> и <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Подлежат определению
<i>Справочный материал</i>	Документы ИКАО, резолюция Ассамблеи А41-18

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с добавлением Е к резолюции А41-18 Ассамблеи Секретариату ИКАО было поручено содействовать согласованной, целенаправленной и приоритетной деятельности по наращиванию потенциала в области обеспечения авиационной безопасности во всем мире. В течение последнего трехлетнего периода Секретариат действовал в соответствии с этим призывом, координируя свою работу с региональными бюро. УЦАБ играют ключевую роль в организации специализированной подготовки, критически важной для обеспечения авиационной безопасности.

1.2 Авиационная безопасность необходима для защиты пассажиров, экипажа, наземного персонала, общественности, воздушных судов и авиационной инфраструктуры. УЦАБ постоянно организуют специализированную подготовку по устранению угроз авиационной безопасности с целью предотвращения происшествий и инцидентов. В течение последнего года Секретариат предпринимал усилия по передаче управления УЦАБ от Авиатранспортного управления к Международному информационно-координационному центру подготовки авиационного персонала в рамках плана Trainair Plus с целью повышения качества подготовки.

1.3 Однако существуют опасения, что интеграция подготовки в области AVSEC в более широкую программу ТРР может ослабить акцент на авиационной безопасности и создать значительные финансовые проблемы. Для многих государств такая интеграция может привести к увеличению расходов на подготовку персонала и затруднить участие стран с ограниченными ресурсами, а также создать дополнительную нагрузку на УЦАБ, испытывающие финансовые трудности. Перенос работы УЦАБ в более широкую структуру ТРР может снизить уровень специализации подготовки, а повышенная стоимость программ подготовки в рамках новой системы может оказаться недоступной для многих государств и местных учебных организаций, что ограничит доступ к критически важной подготовке.

1.4 Интеграция поставит под угрозу финансовую устойчивость УЦАБ, поскольку структура тарифов ТРП подразумевает значительную оперативную нагрузку. Высокие ставки суточных для преподавателей и повышенная стоимость курсов могут затруднить доступ, особенно в регионах с ограниченными ресурсами, что потенциально может привести к снижению уровня участия. Экономические последствия распространяются не только на УЦАБ, но и на аэропорты, авиакомпании, компании, занимающиеся обработкой грузов, и службы обеспечения бортового питания, поскольку они также столкнутся с ростом затрат на подготовку персонала. В результате эти возросшие затраты будут передаваться дальше по цепочке поставок, что отразится на авиационной экосистеме в целом.

1.5 В связи с ростом затрат на подготовку персонала эти организации могут быть вынуждены выделять больше финансовых ресурсов, чтобы поддерживать необходимый уровень соответствия требованиям авиационной безопасности. Дополнительная финансовая нагрузка на эти сектора может привести к неэффективности работы и ослаблению способности эффективно реагировать на возникающие угрозы авиационной безопасности. Кроме того, авиакомпании и другие заинтересованные стороны могут переложить эти возросшие расходы на потребителей в виде повышенных цен на билеты или сборов за обслуживание, что может снизить доступность авиаперелетов для пассажиров.

1.6 Финансовая нагрузка, вызванная интеграцией, может вынудить небольшие или менее материально обеспеченные УЦАБ закрыться или сократить объем своих услуг. Многие из этих центров были специально созданы для удовлетворения местных потребностей и устранения региональных угроз авиационной безопасности, и их закрытие может серьезно затруднить доступ к подготовке персонала для государств с ограниченными ресурсами. Государства, которые вложили значительные средства в учреждение и содержание этих центров, окажутся в убытке, поскольку они не только потеряют свои инвестиции в инфраструктуру, но и столкнутся с ограничением возможностей для развития навыков авиационной безопасности среди своих специалистов. Потеря УЦАБ также может иметь долгосрочные последствия для местной экономики, особенно если эти центры служат источником занятости и регионального опыта.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Рыночная конкуренция и качество подготовки персонала

2.1.1 Из-за рыночной конкуренции за привлечение участников может возникнуть ситуация, в которой приоритет будет отдаваться количеству зачисленных слушателей, а не качеству подготовки, что противоречит принципу ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания". Многие регионы могут оказаться не в состоянии позволить себе централизованную подготовку в рамках ТРП, что скажется на общей эффективности наращивания потенциала в области AVSEC. Повышение тарифов может усугубить разрыв между более богатыми и более бедными регионами, особенно в случае регионов с менее развитыми учебными центрами или ограниченными финансовыми ресурсами. Этот сдвиг может привести к снижению уровня осведомленности и готовности в области авиационной безопасности в критически важных регионах.

2.2 Увеличение затрат на подготовку персонала и цепная реакция для отрасли

2.2.1 В результате интеграции в ТРП авиационные заинтересованные стороны, включая авиакомпании, аэропорты, службы обеспечения бортового питания и компании, занимающиеся обработкой грузов, столкнутся с более высокими затратами на подготовку персонала. Эти сектора привыкли полагаться на региональные центры для получения экономически эффективной

специализированной подготовки. Из-за роста тарифов в рамках новой модели они столкнутся с увеличением оперативных расходов. Это особенно сильно отразится на государствах с небольшим или развивающимся авиационным сектором, поскольку повышение стоимости программ может существенно ограничить число лиц, проходящих необходимую подготовку в области авиационной безопасности. Кроме того, повышение стоимости программ подготовки, вероятно, приведет к сокращению участия небольших компаний из авиационного сектора, что усугубит неравенство в доступе к высококачественной подготовке и уровне готовности к обеспечению авиационной безопасности.

2.3 Нехватка преподавателей и задержки в проведении программ подготовки

2.3.1 Нехватка преподавателей в области AVSEC может усугубиться в рамках ТРР, поскольку квалифицированные специалисты должны будут стать частью более широкого резерва. Необходимость подтвердить соответствие требованиям как в области авиационной безопасности, так и в области профессиональных компетенций может ограничить количество преподавателей, задержать проведение курсов или снизить качество подготовки. Поскольку квалифицированные преподаватели будут перемещаться из одного центра в другой или интегрироваться в более крупные централизованные системы подготовки, региональный опыт может быть утрачен, что приведет к ослаблению способности эффективной подготовки по вопросам авиационной безопасности на местах.

2.4 Административная нагрузка и ограничение доступа

2.4.1 Слияние деятельности УЦАБ и ТРР увеличит административные расходы. Государства, полагающиеся на помощь ИКАО, могут столкнуться с ограничением доступа к необходимой подготовке в области AVSEC, что ослабит их способность поддерживать готовность к обеспечению авиационной безопасности в условиях появления новых угроз. Кроме того, административные расходы, связанные с новой системой, вероятно, отвлекут ограниченные ресурсы от основной учебно-методической деятельности, что наложит дополнительную финансовую нагрузку на учебные центры. Это снизит общую эффективность проведения учебных мероприятий и ограничит способность государств эффективно управлять своими программами авиационной безопасности.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В свете этих факторов для решения проблем, связанных с такой интеграцией, крайне важно обеспечить прозрачность и инклюзивность процесса. Необходимо дальнейшее взаимодействие со сторонами, заинтересованными в работе УЦАБ, и с Группой экспертов AVSEC, чтобы определить, вызваны ли их опасения недопониманием, техническими пробелами или более глубокими разногласиями. Их обратная связь должна быть использована для пересмотра стратегии интеграции в соответствии со стремлением ИКАО к инклюзивности на глобальном уровне. Вместе с тем крайне важно обеспечить полное понимание финансовых последствий такой модели, в частности то, как она может привести к ограничению доступности профессиональной подготовки, увеличению расходов для государств и снижению общего потенциала экосистемы авиационной безопасности. Увеличение финансовой нагрузки может иметь далеко идущие последствия, влияющие не только на доступность подготовки в области AVSEC, но и на способность авиационного сектора в целом эффективно реагировать на угрозы авиационной безопасности.