



大会第 37 届会议

技术委员会

议程项目 45: 下一代航空专业人员

关于下一代航空专业人员之举措的成果报告

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

发起下一代航空专业人员 (NGAP) 之举措,是为了确保有足够的合格胜任的航空专业人员,去运营、管理和保持未来的国际航空运输系统。下一代航空专业人员工作队,是于 2009 年 5 月建立的,它支助了 2010 年 3 月 1 日至 4 日,在国际民航组织举行的下一代航空专业人才专题讨论会的准备工作。在专题讨论会之后,下一代航空专业人员工作队,于 2010 年 3 月 5 日,举行了其第二次会议,制定了一个工作方案,将涉及到加强飞行机组、空中交通管理、以及航空器维修人员的培训,以满足新程序及日益复杂的技术之需求。2010 年 3 月,在蒙特利尔举行的高级别安全会议 (HLSC),建议各国和各国际组织支持下一代航空专业人员工作队开展工作。

行动: 请大会:

- a) 支持下一代航空专业人员工作队开展工作;
- b) 请各国通过提供借调专家来支持下一代航空专业人员工作队,否则在目前运作预算局限情况下,这是无法提供的;和
- c) 核准下一代航空专业人员工作队的各项建议,以制定各种材料,纳入国际民航组织的标准和建议措施 (SARPs) 及指导材料。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 A。
财务影响:	需要通过秘书处内部提高生产效率或效益而可能节省的资金,结合对安全基金 (SAFE) 的自愿捐助,为某些活动供资。
参考文件:	附件1 Doc 9868 号文件:《空中航行服务程序 —— 培训》

1. 引言

1.1 发起下一代航空专业人员之举措，是为了确保有足够的合格胜任的航空专业人员，去运营、管理和保持未来的国际航空运输系统。这个问题至关重要，因为一大批目前的一代航空专业人员将退休，而获得负担的起的培训和教育益发困难重重，并且航空要与其它行业部门争夺具有较高技能的专业人员。由于航空的某些专门学科缺乏统一的胜任能力，并由于“下一代”对现有的航空工作类型缺乏认识，这都进一步加重了问题的严重性。

1.2 国际民航组织一直在支持国际航协的培训和资格举措（ITQI），该举措的重点是对飞行机组和航空器维修人员的培训和评估。建立下一代航空专业人员工作队，是为了处理国际航协的培训和资格举措没有涵盖的航空职能，对2010年3月1日至4日在国际民航组织举行的专题讨论会的准备工作，起到了支持作用。

1.3 2010年3月，在蒙特利尔举行的高级别安全会议（HLSC），建议各国和各国际组织支持下一代航空专业人员工作队开展工作，包括关于加强驾驶员培训的工作，以满足新程序和日益复杂的技术需求。

2. 下一代航空专业人才专题讨论会（NGAP）的成果

2.1 专题讨论会的主题是“超越经济危机：航空界动员起来招聘、教育、培训和留用下一代航空专业人才”。该会议召集了403名与会者，包括积极参与并介绍了对下一代之关切的80多名学生。与会者来自七十一個国家和十四個国际组织。会上做了五十八个情况介绍，可通过 www.icao.int/ngap 查阅。

2.2 以下是通过专题讨论会的情况介绍和讨论得出的成果。

- a) 有序和安全地发展国际航空运输系统，取决于是否有所需的人力资源，国际航空界应认识到这是一个战略问题；
- b) 国际社会有集体责任，要吸引和保留那些将成为下一代航空专业人员中能做出贡献的“最佳和最精明的”学生，确保他们能够获得高质量和可负担的起的航空教育和培训；
- c) 需要有短期、中期和长期的培训需求与培训能力方面的可靠的人力资源数据；
- d) 监管框架应扶持和支助使用现代化培训技术和学习技术（基于胜任能力的培训、循证培训，以及更多地使用模拟），而不应是业界最佳做法的障碍；
- e) 应尽可能限制诸如对培训组织、培训设备和培训方案的多重认证之类的行政制约。在这方面，注意到了机身制造商为支助培训设备达标所提供之数据的费用，是获得可负担得起的培训之障碍；
- f) 应支持将业界制定的各项标准，作为展示遵守监管要求（标准和建议措施及国家规章）的一个方式；

- g) 不应通过不必要的行政程序制约专业人员的自由流动，而是应通过国际上商定的标准和评估做法使之便利。为此，有必要规定影响安全的所有航空活动之胜任能力；
- h) 为了支持顺利实施全球航空安全计划（GASP），在世界各地尽可能无缝隙地促进知识传授及程序是至关重要的；和
- i) 有必要在全球航空培训和教育业界有一种长期的协调机制，以处理航空培训和教育的问题及关切，并与全球其它利害攸关方协作，在各个方面推进航空之安全、高效和有序的发展；

3. 下一代航空专业人员（NGAP）工作队的工作方案

3.1 下一代航空专业人员工作队在其第二次会议上，认识到了某些航空专业值得注意，并应为它们制定胜任能力。就某些航空专业而言，工作队应该探讨关于制定颁照要求或对国际商定的胜任能力进行合格审定的益处。但是，为了以及时和有效的方式制定各种材料，经决定，应采取循序渐进的做法。在第一阶段内，将就与附件1——《人员执照的颁发》有关的航空专业开展工作。在随后各阶段内，将就有关气象、机场、机场管理等其他航空专业开展工作。工作队的成员们自愿为以下可完成之任务所建立的小组提供支助。

a) 国际民航组织的承认

工作队将探讨国际民航组织如何能够通过认证，对授予大学学位的航空方案予以承认。工作队还将支持实施国际民航组织对培训提供者交付的培训方案进行核准的机制。

可完成的任务：在2010年10月之前，支持为经批准的提供与附件1有关的培训教育和政府安全检查员培训的机构，制定政策和标准。预期在2010年年底之前，国际民航组织将开始对航空培训机构进行自愿性核准。

b) 飞行机组执照

可完成的任务：在2011年12月之前，为以涡轮发动机为动力的大型飞机（大于5 700千克）的机长、飞行检验员和教员制定胜任能力。

c) 空中交通管理专业人员

可完成的任务：在2011年12月之前，为空中交通管制员和空中交通安全电子设备人员（ATSEP）制定胜任能力。

d) 第二次下一代航空专业人员专题讨论会及范围

可完成的任务：引领本组织规划暂定于2011年下半年举行的下一次全球专题讨论会和/或替代活动。

可完成的任务：制定和实施一项沟通战略，与下一代航空专业人员进行外联。

4. 结论

4.1 国际民航组织已经开始制定各项政策，确保有足够的合格胜任的人员，去管理、运营和保持未来的全球航空运输系统。由于航空业处于困难的经济形势下，因此，具有深远影响的人员及新技术的变化，将加剧人力资源方面的挑战。在这方面，迫切需要与业界所有利害攸关方携手合作，将能否获得合格胜任的人力资源视为一项关键的战略事项，以实施全球航空安全计划（GASP），集中资源吸引和保留下一代人才，建立长期协调机制来处理培训教育问题，并审查现行的规章，为促进征聘、教育、培训和保留下一代航空专业人员，提出新的监管环境。

—完—