



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目 25：国际民航组织民用航空培训和能力建设

民用航空的培训和能力建设挑战

(由埃塞俄比亚提交)

执行摘要

本文件概要介绍了民用航空由于培训和能力建设不力而产生的欠缺之处，主要原因是培训中心、受过培训的人员以及财务和物质资源不足。这使得有些成员国不能遵守国际民航组织的标准和建议措施（SARPS）。本文件进而建议一些可能的解决办法，以加强对于培训和能力建设战略的实施，因为这是改进各国安全监督绩效的一个关键要素。

行动：请大会：

- a) 注意到本文件中所载的信息；
- b) 要求秘书长接触和协调所有自愿供资的国家和国际组织支持培训和能力建设；
- c) 鼓励全球航空培训办公室（GAT）就成员国的航空培训中心进行评估，并加强其各方面的能力；
- d) 鼓励全球航空培训办公室支持实施 2015 年推出的“成员国航空培训和能力建设路线图”；
- e) 鼓励成员国建立和加强各自的培训中心以满足业界不断增长的能力要求；和
- f) 鼓励成员国划拨充足的资源以解决所查明的缺陷，尤其是在关键要素（CE）— 4（技术人员的资质和培训）方面。

战略目标：	本工作文件涉及国际民航组织安全战略目标。
财务影响：	
参考文件：	国际民航组织理事会推出的培训和能力建设路线图（2015 年） 2016 年 5 月 25 日的国际民航组织民用航空培训政策 第 A38-12 号大会决议附录 D 国家航空培训和能力建设路线图 — 实用指南，2017 年。

1. 引言

1.1 要求国际民航组织成员国制定能力建设计划，以确保各国具备必要的人力资源、技能和能力，按照国际民航组织的各项规定、标准和建议措施以及指导材料来开展所有航空活动。

1.2 培训和能力建设促成各国实现其国家目标，并解决在审计期间或通过差距分析查明的安全发现情况。

1.3 为了弥合各国在现有能力与所需能力之间的差距，应遵循以下培训流程步骤：

- a) 确定培训需要；
- b) 设计和规划培训；
- c) 提供培训；和
- d) 评价培训结果。

1.4 培训和能力建设是个人和组织用以获得、改进和保留技能、知识以便有成效地实现其目标的手段。

1.5 航空业需要不断和可持续地开展培训和能力建设，以使各国遵守国际民航组织的标准和建议措施。根据这一事实，国际民航组织制定和通过了一份培训和能力建设路线图，作为给各国的指导材料。

1.6 这份路线图要求各国拟定满足能力要求的行动计划，涉及职业、培养和维持的雇员人数以及必需的资质、招聘、培训和留任政策以及继任规划等。

1.7 当审查普遍安全监督审计计划（USOAP）、包括现在的USOAP-CMA（持续监测做法）的结果时，情况表明，在绝大多数缔约国，CE-4¹的有效实施率低于其他关键要素的平均EI（有效实施率）。这就证明，培训和能力建设更多的是一项全球关切而非单个国家的关切。

1.8 需要全球协调一致的战略开展对能力建设计划至关重要的航空活动。在这方面，国际民航组织第 A38-12 号大会决议附录 D 和理事会批准的国际民航组织民用航空培训政策，明确了国际民航组织培训活动的范围和对成员国的援助，以实现和维持航空人员的能力。

2. 讨论

2.1 航空运输活动预期会在今后 20 年翻番，并凸显航空业界和监管部门各种职位上合格雇员、主管和管理人员的短缺的影响。航空界因此需要确保航空公司、机场、空中航行服务和监管部门具备足够的合格雇员、主管和管理人员，以支持这一增长。

¹ 技术人员的资质和培训。

2.2 提供合格和有能力的雇员、主管和管理人员来规划、协调、管理、运作、维护和监督在机场、空域、飞机等不同方面的所有错综复杂的业务工作，这一点应予适当重视，以使缔约国保持全球航空可持续、安全和安保的发展。

2.3 这些都需要各国制定航空培训和能力建设路线图，概述履行其航空运输领域的国家和全球义务所需的人力资源要求。路线图的成果，应侧重于解决在国家审计报告中查明的绩效问题 或通过差距分析可能查明的绩效问题。

2.4 行业要增长到一个关键水平，依赖民航业在航空培训机构（ATO）方面的有成效和可持续的发展，提供必要的基础设施、维护、高效率和有成效的空中交通管理与航空安全。

2.5 为了满足行业不断增长的需求，各国需要为能力建设之目的而建立培训中心。这一点可通过由国际民航组织和所有相关实体在财务、人员和物质资源方面提供协助做到。

2.6 大多数发展中国家的欠缺之处：

USOAP-CMA 关于 CE-4 有效实施率的结果确认，以下事项需要加以认真研究和落实，即：

- a) 适当明确培训方案；
- b) 制定和实施培训计划；
- c) 适当记录培训情况；
- d) 提供充足的资金；和
- e) 查明开展当前和未来任务所需的能力。

2.7 国际民航组织推出了一份题为“国家航空培训和能力建设路线图”的文件，其实施方面的成效未能让各方满意，因为这由单个国家自行斟酌决定，无论其经济状况如何。应该明确要求确定一个联络点或问责实体，监测和报告实施流程的进展。

2.8 此外，加强目前由成员国开办的航空培训中心的能力，也会有助于解决在 USOAP-CMA 审计中查明的绝大多数问题。但是，培训中心缺乏合格的工作人员、财务和物质资源不足，是制约发展中国家民航增长的主要因素。

2.9 USOAP-CMA 审计结果还是很好的参照，说明各国需要考虑提供合格和受过培训的技术人员来履行国家的安全监督义务，这可通过制定完善的培训和能力建设加以实现。为使这一切落到实处，国际民航组织在这方面的贡献最为重要。