



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 18：能力发展和实施支助 — 政策和活动

在安保和可持续性之间取得平衡： 将航空安保培训中心纳入航空培训升级版方案的挑战

（由非洲民用航空委员会代表 54 个非洲国家²提交）

执行摘要

本工作文件说明了将航空安保培训中心（ASTC）纳入航空培训升级版方案（TPP）面临的挑战，从而承认航空安保在保护航空运输系统方面发挥关键性的作用。ASTC 旨在提供以安保为重点的专门培训，直接促进建立一个更安全、更高效的航空生态系统。然而，将航空安保培训纳入更广泛的航空框架，如纳入航空培训升级版方案，可能会削弱对关键安保内容的重视。

必须积极主动地实施航空安保培训计划，而非被动反应。此外，新的综合模型可能会大幅增加整个航空安保部门的培训成本，影响到国家、航空公司、机场、配餐服务和地面服务公司，从而破坏这些地区基本技能和专门知识的发展。

行动：请大会：

- 鼓励国际民航组织探索备选模型，在更广泛的培训生态系统内保持航空安保培训的完整性和专业性；
- 要求理事会确保对当前的 ASTC 网络进行整合不会增加各国（特别是发展中国家）的负担；
- 要求国际民航组织评估整合对地区 ASTC 的运营和财务影响，重点是培训中心的可持续性、公平获取和长期生存。这项评估应特别考虑到各国和各行业面临的财务负担，以及一些中心可能关闭或减少其服务，从而导致地区培训短缺；和
- 敦促国际民航组织倡导与所有利害关系方进行包容性磋商，以确保拟议的改革符合能力建设、援助和“不让任何国家掉队”倡议的原则。磋商应具体解决给当地经济和整个航空安保

¹ 英文和法文版本由非洲民用航空委员会（AFCAC）提供。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、坦桑尼亚联合共和国、多哥、突尼斯、乌干达、赞比亚和津巴布韦。

部门带来的潜在财务影响。	
战略目标:	本工作文件涉及战略目标 — 每次飞行都安全和安保；不让任何国家掉队
财务影响:	待定
参考文件:	国际民航组织文件，大会A41-18号决议

1. 引言

1.1 根据大会 A41-18 号决议附录 E，国际民航组织秘书处应在全世界范围内促进经协调、有的放矢和经优先排序的航空安保能力建设工作。在上一个三年期中，秘书处通过与各地区办事处协调开展工作，响应了这一呼吁。ASTC 在提供专门培训和重要安保培训方面发挥着重要作用。

1.2 航空安保对于保护旅客、机组人员、地勤人员、公众、航空器和航空基础设施至关重要。ASTC 始终致力于提供专门培训以应对安保威胁，以防止事故和事故征候的发生。在过去一年里，秘书处作出努力，将 ASTC 的管理工作从航空运输局转到航空培训升级版方案下的全球航空培训，以提高培训质量。

1.3 然而，有人担心将航空安保培训纳入更广泛的 TPP 可能会削弱这一重点，并带来重大的财务挑战。对许多国家来说，这种整合可能使培训成本增加，限制资源不足国家的参与，并进一步加剧 ASTC 的财务负担。将这些工作转移到更广泛的 TPP 框架中可能会破坏其专业化，而与新系统相关的培训费增加可能会使许多国家和地方培训提供者难以负担，从而限制其获得关键培训的机会。

1.4 这种整合给 ASTC 的财务可持续性带来了挑战，因为 TPP 的费用结构带来了巨大的运营负担。教员的每日高额费用和高昂的课程费用可能会限制获取培训，特别是在资源有限的地区，这可能会降低参与率。经济影响会从 ASTC 扩展到机场、航空公司、地面服务公司和配餐服务，因为它们也会面临与培训人员相关的成本上升问题。这些增加的成本最终将沿着供应链传递，进而影响整个航空生态系统。

1.5 随着培训成本的增加，这些实体可能会被迫分配更多的财务资源，以维持必要的安保合规水平。这些部门面临的额外财务压力可能导致运营效率低下，并降低有效应对新出现的安保威胁的能力。此外，航空公司和其他利害关系方可能会以更高的机票价格或服务费的形式，将增加的成本转嫁给消费者，这可能会减少旅客航空旅行的便利性。

1.6 整合带来的财务压力可能会迫使规模较小或财务保障较薄弱的 ASTC 关闭或缩减其服务。其中许多中心是专门为应对当地需求和地区安保威胁而设计，关闭这些中心可能会严重限制资源有限的国家获得培训的机会。为这些中心的建设和维护投入大量资金的国家将陷入困境，因为它们不仅会失去基础设施投资，也会削弱本国工作人员队伍发展航空安保技能的能力。关闭这些中心还可能对当地经济产生长期影响，特别是在这些中心是就业和地区专门知识来源的情况下。

2. 讨论

2.1 市场竞争和优质培训

2.1.1 以吸引参与者为目的的市场竞争，可能会将注册人数而非培训质量作为优先事项，这与国际民航组织“不让任何国家掉队”的原则相悖。许多地区可能无力承担集中式 TPP 培训费用，从而影响航空安保能力建设整体成效。收取更高费用可能会加剧贫富地区之间的差距，特别是那些培训中心建设不完善或财务资源较少的地区。这一转变可能导致关键地区的安全意识和准备标准降低。

2.2 培训成本增加和行业连锁效应

2.2.1 航空公司、机场、配餐服务和地面服务公司等航空业利害关系方将因纳入 TPP 而面临培训成本增加问题。这些部门传统上依靠地区中心开展具有成本效益的专门培训。随着新模型下费用上涨，其运营费用将会增加。对于航空部门规模较小或处于发展阶段的国家来说，这尤其令人担忧，因为培训费用增加可能会严重限制接受必要安保培训的人员数量。此外，培训费用还可能导致航空部门内小型企业的参与减少，从而会加剧获取高质量培训和安保准备方面的差距。

2.3 教员短缺和培训开展延误

2.3.1 随着具有资质的专家被纳入更广泛的人才库中，航空安保教员短缺问题在 TPP 下可能会更严重。同时满足安保要求和能力要求可能会限制可提供培训的教员人数，导致课程开展延误，或培训质量下降。随着具有资质的教员在各中心间流动或被纳入更大规模的集中培训体系，地区专业知识可能流失，从而削弱当地开展有效安保培训的能力。

2.4 行政管理负担和机会减少

2.4.1 合并 ASTC 与 TPP 运营将增加行政管理费用。依赖国际民航组织援助的国家可能更难获得必要的航空安保培训，削弱其应对新出现威胁的安保准备能力。此外，与新系统相关的行政成本，可能会挤占本应用于核心培训活动的有限资源，进一步增加培训中心的财务负担。这将降低开展培训的整体效率，削弱各国有效管理其安保计划的能力。

3. 结论

3.1 鉴于上述挑战，必须通过透明和包容的流程来解决与整合相关的关切。需要进一步与 ASTC 利害关系方及航空安保专家组沟通，以确定其关切是来源于误解、技术差距还是更深层次的分歧。应根据国际民航组织的全球包容性愿景，利用反馈意见修订整合战略。然而，必须充分理解该模型涉及的财务影响，特别是其可能导致可获取培训减少、各国的成本上升和航空安保生态系统整体能力削弱等问题。财务负担的增加或将产生深远影响，不仅会影响航空安保培训的可获取性，还将更广泛地影响航空部门有效应对安全威胁的能力。