



A37-WP/369  
TE/180  
2/10/10

## 大会第37届会议

### 技术委员会

#### 关于议程项目45的报告草案

所附关于议程项目 45 的材料供技术委员会审议。

**议程项目 45：下一代航空专业人员**

45.1 委员会审议了理事会提交的 A37-WP/64 号文件，该文件涉及了下一代航空专业人员（NGAP）之举措的范围，以及第一次下一代航空专业人员专题讨论会的成果。委员会表示支持下一代航空专业人员工作组的工作，并赞同有必要制定材料，以便纳入国际民航组织的标准和建议措施，并纳入关于航空专业人员培训要求统一化和标准化的指导材料。

45.2 委员会审议了美国提交的 A37-WP/86 号文件，该文件强调了有必要对驾驶员的工作任务和业绩标准进行国际协调；该文件还提出，在对全球各种航空培训方案进行审查之后，有必要制定能力与专业技能的标准，其中应规定要求驾驶员完成的各项工作任务，应包含每项工作任务的相关业绩标准。

45.3 委员会审议了比利时代表欧洲共同体及其成员国、欧洲民用航空会议其它成员国、欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交的 A37-WP/110 号文件，该文件指出，鉴于飞机设计和制造以及运行使用方面的新技术日新月异，因此，有必要根据新环境修改现行的培训方法。该文件还建议大会要求航空器型别合格证持有人，规定驾驶员和航空器维修认证人员型别培训的最低限度之内容。

45.4 国家间航空委员会提交了 A37-WP/111 号文件，其中论及了培训下一代航空专业人员的新政策。该文件建议，应编制符合国际标准和要求的国家方案，其中应包含用于学校和培训中心认证的新做法。

45.5 航空器所有人和驾驶员协会国际理事会（IAOPA）提交了 A37-WP/138 号文件，其中建议国际民航组织承认和认证下一代轻型航空器（NGLA）（600 公斤以下）。该理事会的立场是：下一代轻型航空器在驾驶员培训方面，更具有经济可行性，因此，它们在鼓励下一代从事航空专业方面，更具有吸引力。

45.6 空中交通安全电子协会国际联合会（IFATSEA）提交了 A37-WP/160 号文件，其中提出了有必要对空中交通安全电子人员的培训进行协调统一，并建议将空中交通安全电子人员（ATSEP），纳入国际民航组织的附件 1 —《人员执照的颁发》。

45.7 关于建议大会要求航空器型别合格证持有人，规定驾驶员和航空器维修认证人员型别培训的最低限度之内容的问题，有人表示关切的是，型别合格证持有人的责任不应延长到航空器的整个生命周期，而且培训方案应继续由运营人负责，并由运营人国家根据附件 6 —《航空器的运行》的规定进行监督。

45.8 其它评论意见包括：关于 A37-WP/160 号文件，有人提出，颁发执照并不是显示空中交通安全电子人员（ATSEP）能力的唯一途径；有人提出，航空专业人员工作组制定的新规定，不应对中国国家造成过大影响，而且在采用新规定时，应考虑实施过渡措施；还有人提出，应及时扩大航空专业人员工作组的工作范围，以增添加强机场专业人员能力这项内容。

45.9 关于 A37-WP/64 号文件所提出的认可和核准概念的问题，有人表示关切，并要求加以说明，

因为，这个概念可能与各国的培训批准责任相悖。还有人要求，在全球范围采用新出现的概念之前，国际民航组织应加以特别注意，例如多机组驾驶员执照（MPL）和国际航空运输协会培训和资格的举措（ITQI）；在进行这项工作时，不应为缓解工作人员短缺而降低培训标准。

45.10 鉴于各项建议具有深远的影响，会议商定，将所有建议提交给理事会进一步审议，还商定，要鼓励理事会紧急审议这方面的结果。委员会获悉了秘书长已经采纳了国际民航组织民用航空培训政策。该政策概述了国际民航组织核准之活动的范围。

45.11 下列各方提供了信息文件：大韩民国（A37-WP/232 号文件）、阿曼以及阿拉伯民用航空委员会（ACAC）（A37-WP/336 和 A37-WP/337 号文件）。