



非洲航空安全全面的地区实施计划

目录

1 执行摘要	1
背景和由来	3
1.1 航空运输活动的水平	3
1.2 航空运输自由化的努力	3
1.3 规模经济	3
1.4 航空器维修设施	4
1.5 私营航空公司与跨界所有权	4
1.6 次地区安全监督的运行	4
1.7 培训学校	5
1.8 协调	5
1.9 非洲的航空器事故和查明事故率	5
1.10 事故类型	5
1.11 安全监督缺陷	6
1.12 地区规划和实施组查明的基础设施缺陷	7
1.13 非洲 — 印度洋地区规划和实施组查明的主要安全问题包括以下方面:	7
1.14 文化变革行动与国际民航组织的领导作用	7
1.15 补充非洲 — 印度洋地区计划的其他项目	8
1.15.1 全球航空安全路线图	8
1.15.2 非洲安全天空	8
1.15.3 利伯维尔行动计划	8
1.15.4 非洲 — 印度洋地区安全强化小组 (ASET)	9
1.15.5 国际民航组织/世界银行 — 非洲可持续的航空运输方案	9
1.15.6 运行安全及持续适航合作发展方案 (COSCAP) 和其他技术合作项目	9
1.15.7 非洲 — 印度洋地区规划和实施组 (APIRG)	9
1.15.8 统一战略方案	10
1.15.9 欧洲民用航空局长	10
1.15.10 国际航协运行安全审计 (IOSA)	10
2 计划说明	10
2.1 非洲全面的地区实施计划	10
2.2 需用立即行动的要素	11
2.3 计划目标	11
2.4 非洲 — 印度洋地区计划与国际民航组织战略目标之间的联系	12
2.5 计划的预期成果	12
3 方案管理和实施	13
3.1 计划管理	13
3.2 制定和实施	13
3.3 管理、实施和评估 (目标、产出和活动)	14
3.4 财务要求和管理	18

3.5	活动期限和时间安排	18
3.6	主要里程碑	18
3.7	利害攸关方的参与	18
3.8	安全强项和促成因素	18
3.9	差距分析	19
3.10	与其他相关方案和计划的协调	19
4	资源要求	19
4.1	经常方案分配给计划的资源	19
4.2	支持计划所需的额外资源	19
5	概算总额	20
6	监测与评估	20
6.1	监测和报告排期与责任	20
7	预算和供资安排	21
7.1	需要一项大会决议	21
7.2	规划的预算和工作计划	22
附录 A	26
附录 B	27

1 执行摘要

国际民用航空组织（ICAO）是公认的负责确保缔约国执行协调一致的民用航空标准和建议措施（SARPs），以促进航空持续发展的组织。安全是民用航空的立身之本，而航空则是迅速发展全球经济的一个主要促成因素。由于认识到这一使命至关重要，国际民航组织大会第 35 届会议决定，国际民航组织应领导开展一项统一战略，以解决与安全有关的缺陷，防止威胁民用航空的生存及依赖其安全和正常的各国经济。

尽管有这一使命，但国际民航组织和各缔约国在克服非洲地区民用航空的各种困难所构成的挑战方面一直举步维艰。在国际民航组织的大量工作文件、安全监督审计报告及会议报告当中，并在其他多国机构如非洲民用航空委员会（AFCAC）的各种说明和报告当中，都可以看到，非洲—印度洋地区（AFI）的航空正在面临的许多挑战的具体情况。

非洲 — 印度洋地区各国及其他许多国家面临的各种问题的性质是类似的；但是，影响非洲—印度洋地区局势的尖锐的经济和政治问题构成了一个复杂的挑战。这确实需要采取一种新的做法，这便引出了一个全面的地区计划。

因此，理事会认为应当为非洲制定一个全面的地区实施计划，并将该计划提交给拟于大会第 36 届会议召开之前举行的一个高级别会议。此后，定于在 2008 年 — 2009 年 — 2010 年三年期前期举行的地区空中航行（RAN）会议，应成为评估实施进展情况的检查点。

持续改进非洲 — 印度洋地区飞行安全水平，需要国际民航组织加大在民用航空问题方面的领导作用。国际民航组织必须将地区办事处的活动与国际民航组织全球业务计划一体化，同时把地区办事处作为国际民航组织各项活动的主要联络点。国际民航组织的活动从制定标准转移到与实施标准相关的更广泛的活动，就需要转移重点。在非洲—印度洋地区，这就需要制定一个由所有利害攸关方核准，并得到充分供资和人员配置支持的全面的地区实施计划。计划将地区办事处摆在其制定和实施工作的首要位置上。

支持国际民航组织各项战略目标的全球框架，是以全球航空安全计划（GASP）及全球空中航行计划（GANP）为基础的。从目前的做法中衍生而来的各项行动计划，包括差距分析在内，都应当以这些计划，特别是以全球航空安全计划中确立的原则和程序为基础。

目前，计划已经制定完成，它解决了理事会表示的关切，并强调加强国际民航组织的领导作用和问责制度，并辅之以得力的方案管理和协调活动。因此，该计划通过制定衡量机制和报告工作，采用了强调问责制的方案管理做法，并与地区的其他方案进行了细致的整合。这种做法也得到了国际民航组织业务计划的支持。非洲地区的资深地区主任将主要负责计划的实施工作。他将由一名具备所需技能的专职方案管理人辅佐，以确保其可持续性。

计划将借重国际民航组织总部和非洲地区办事处、非洲 — 印度洋地区规划和实施组（APIRG）、地区和次地区安全监督组织、其他缔约国、国际民航组织的伙伴方如国际航空运输协会（IATA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）、国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）及其他利害攸关方，包括世界银行在内的国际供

资机构等的所有专业知识。同时，该计划还将与正在进行的运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAP）及统一实施支助和发展的各项活动相结合。

在国际民航组织的领导下，计划将要求在各管理机构和业界之间协调旨在纠正安全缺陷的各项举措的实施工作。计划的制定和实施将遵循全球航空安全计划（GASP）所包含的方法和流程。

预计计划的初步实施阶段将涵盖四年时间。将通过一项初步的差距分析，对计划目标项下所列的近期优先事项进行验证并按优先排序。预计，近期优先的问题将在这一阶段得到解决。顺利完成初步实施阶段后，将使计划得以在随后的阶段中实现中长期目标。将使用全球航空安全路线图提供的类似衡量标准，对完成各项活动的满意情况进行监测。

从政治角度来看，计划的实施工作将与非洲民用航空委员会、地区规划和实施组、非洲联盟和地区机构密切协调。非洲各地区办事处将对计划提供行政支助和各项设施。

背景和由来

运行局限概述

1.1 航空运输活动的水平

几项报告显示，尽管非洲—印度洋地区航空运输的增长潜力大，但航空运输的实际需求低。由于缺乏根据亚穆苏克罗决定开放市场及实现规模经济效益的政治意愿，使需求受到了制约。目前，只有约 5 条非洲内部航线，其航空运输活动水平堪称成熟。此外，并非所有城市都有直达航班相连，令非洲内的旅行困难且费用不菲。同时，在日益萎缩的需求、减少的收入比率及高企的补偿票价之间存在一个日益恶化的恶性循环，使业界不断地陷入更深的困境。

因此，业界无法创造足够的收入以满足其运营成本和基础设施的开发费用，迫使其依赖于外国援助或政府难以为继的直接补贴。从表面上看，对业界不予补贴的政府可以看作缺乏解决其安全问题的政治意愿，但事实上他们资源贫乏，根本无力向业界提供支助。

1.2 航空运输自由化的努力

业界的自由化被当作打破上述恶性循环、使许多航线变为创利中心、为运营提供资金，及为发展基础设施供资并维持业界的关键。

不幸的是，尽管目前存在亚穆苏克罗决定战略等若干努力，但参与这一工作的积极性明显不高。但是，截至目前 6 年多的时间内虽然制定竞争规则的会议激增；那些会议却未取得任何实际成果。这方面明显缺乏政治意愿，国际民航组织能够施以援手的唯一途径就是通过明确的领导作用、指导，以及必要时的财务支助，在有关国家之间培养政治意愿。这需要使各国的最高当局对实施亚穆苏克罗决定的效益取得认同感。

1.3 规模经济

要想有效和可持续地发展非洲民用航空业的方方面面，包括基础设施的发展和维护、高效率和有成效的空中交通管理、航空安全及充足的人力资源，至关重要的是业界必须成长到临界规模水平。这可以通过将运行问题的各种解决办法结合起来实现。为了有效地实施市场成长战略，如亚穆苏克罗决定所体现的自由化做法，合作是至关重要的。

但是，考虑到非洲许多国家的贫困经济状况，仅仅实行自由化是不够的。运营人且活动都少的国家，可以与其他情况类似的国家一起，通过集中使用专长资源获益。这就消除了对培训的投资和维持必需的报酬，以便保留有经验的人员方面的压力。同时，需要进一步努力，团结有相同想法的国家，将其资源集中到地区机构，以便从规模经济中获益。幸运的是，这方面已经进行了一些尝试，并建立了一些制度。国际民航组织必须率先帮助这些集团实现其各项目标。可以有针对性地开展协作联营和共同使用的区域包括空中交通和航行服务，为在南部非洲发展共同体（SADC）、东非共同体（EAC）和东非和南部非洲共同市场（COMESA）等次地区建立上层空域管制中心（UACC），已经在这些方面开展了努力。

为了解决空中交通服务（ATS）问题，国际民航组织于 2002 年 11 月 26 日至 28 日在塞内加尔达喀

尔举行了首次非洲 — 印度洋地区空中交通服务提供者会议。会议是与非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）以及南非空中交通和航行服务有限公司（ATNS）联合举办的。

空中交通服务提供者在以下框架内开展了合作：

- 有效地实施国际民航组织的标准和建议措施及非洲 — 印度洋地区的空中航行计划；
- 消除影响空中航行的各种缺陷，实施通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统；
- 制定培训计划并重新培训人力资源；和
- 根据拟于一常设机构框架内制定的联合战略提高所提供的服务质量。

此外，空中交通服务提供者认识到了单一非洲天空的必要性。经商定，这一事项将作为以后深入审议的题目。

2004 年 11 月 3 日至 5 日，在南非空中交通和航行服务有限公司、非洲和马达加斯加空中航行安全机构及国际民航组织的支持下，在南非举行了第二次非洲 — 印度洋地区空中交通服务提供者会议。

会议期间讨论的两个主要运行方面的问题就是非洲 — 印度洋地区的空中交通管理及其对第十一次空中航行会议（2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔）及地区规划和实施组第 14 次会议（APIRG/14 会议，2003 年 6 月 23 日至 27 日，喀麦隆）的有关建议和结论的影响。第二个重点领域仍然是非洲 — 印度洋地区的空中交通服务（ATS）提供者对空中航行系统的实施工作，包括提供空中交通服务的单一天空的概念。

1.4 航空器维修设施

许多国家仍然在非洲大陆之外进行大修工作。这包括发动机的大修，尽管在非洲大陆有一些设施已经具备这种能力。远在 1988 年便曾努力查明并将专门的维修工作委派给东非和南部非洲共同市场（COMESA）国家的维修设施。东非和南部非洲共同市场的努力，是非洲民用航空委员会通过可行性研究，建立一个协调的非洲航空器维修网络和一个大修中心的更广泛举措的一部分。在六个国家（埃塞俄比亚、肯尼亚、马达加斯加、坦桑尼亚、赞比亚和津巴布韦）确定了具体的中心。但是，由于各国之间的角逐，这一协调努力未能得到进一步的发展。考虑到自那时以来出现的各种发展情况，需要重新激活这一努力。

1.5 私营航空公司与跨界所有权

所有国家都存在私营航空公司，与 14 年前所有航空公司都 100% 归政府所有相比，这使得政府在将其合并为少数几个大型地区承运人方面越难以发挥影响。1988 年的亚穆苏克罗宣言旨在用 8 年的时间将所有这些单个的航空公司合并起来，但即便是在其控制权和所有权下的，各国政府也没有实现这一目标。

1.6 次地区安全监督的运行

按照《运行检查、合格审定和持续监测程序手册》（Doc 8335 号文件）及《适航性手册》（Doc 9760

号文件) 所描述的模式建立飞行安全组织, 存在两重常见障碍。第一个, 大多数发展中国家不具备充分的基本航空法和/或空中航行规章典制。第二, 也是最难以克服的, 就是发展中国家无力征聘、培训和保持专业合格的监察人员。

鉴于上述障碍, 同时由于大多数发展中国家航空运输业通常较小的事实, 由一个国家集团组成一个合作组织, 通过一个地区监察员核心队伍, 在各国提供或加强合格审定和监视服务, 为解决这个问题提供了切合实际和具有成本效益的办法。

目前, 该地区存在建立地区安全监督系统(RSOOs) 举措的实例, 如斑珠尔协议集团航空安全组织(BAGASO) 及非洲和马达加斯加民用航空局(AAMAC)。国际民航组织应在整个非洲—印度洋地区继续推进这一合作举措。

1.7 培训学校

缺乏合格的工作人员对发展非洲地区民用航空构成了一个主要局限。由于财务资源不足, 以及人口基本需求方面的竞争, 作为民用航空主要利害攸关方的各国不具备充分的手段, 来专门进行技术、管理和领导等专门学科的人员培训。

尽管该地区许多国家利用了一些主要的培训资源, 但在适用设备和学习资源的投资方面, 其财务能力参差不齐。同时, 由于其数量少, 不利于专业化, 随着航空培训日益需要大量的基础设施投资, 使资源问题更形恶化。如果能够在现有的和新的机构中间协调好专业化的问题, 市场便可能从该地区的规模经济中获益。解决培训局限的问题, 必须同时包括对整个地区进行一次细致的培训分析。

1.8 协调

在非洲—印度洋地区, 不同机构各行其是, 互不协调。目前国际民航组织的领导作用日渐式微, 更加剧了这一形势。在协调和调动各缔约国及感兴趣的捐助机构进行资本投入, 同时便利分享和交流与安全相关的信息方面, 国际民航组织责无旁贷, 并且有经验和能力来指导该地区的各项活动。

1.9 非洲的航空器事故和查明的事故率

经查阅 1997 年至 2006 年十年间国际民航组织事故/事故征候数据报告(ADREP) 的资料表明, 非洲—印度洋地区的事故数量是上升的。但是, 鉴于该地区的报告素养差, 因此很难得出准确的数字。在 1990 年至 2006 年这一时期, 约有 70% 的事故未向国际民航组织报告, 这一事实更说明了非洲—印度洋地区的报告素养之差。

2002 年至 2006 年的事故数据显示, 非洲—印度洋地区涉及定期运行的最大起飞质量大于 2250 千克的航空器的伤亡事故率是每百万离港架次为 4.6 起事故, 或世界平均数的 8 倍多。同期, 每百万离港架次的旅客伤亡率为 270 人, 或世界平均数的 11 倍多。为了确保整个地区航空运输的安全和有序增长, 必须扭转这一形势; 为了实现这一目标, 应将非洲—印度洋地区的事故率至少降到世界平均水平。

1.10 事故类型

经分析国际民航组织事故/事故征候数据报告对 2002 年至 2006 年五年间最大起飞质量大于 5 700

千克的航空器的伤亡事故数据表明，动力装置故障或失灵、飞行失控、（撞机后）失火/烟雾、有控飞行撞地（CFIT）以及跑道侵入和偏离被列为该地区最主要事故类型。

基础设施的缺陷，如机场维护不当，特别是跑道路面失修以及机场围界欠缺，已经引发了严重的事故征候。尽管所有这些缺陷看似并非都是事故的主要成因，但将需要对这些正在出现的风险进行更深入的评估，以便确定其所构成的风险水平。评估工作应包含根据安全管理系统做法进行细致的风险分析。此外，在某些地方可以观察到地面基础设施明显退化，在其促发事故之前必须予以制止。在航路阶段，空中交通服务的质量经常低于全球标准，通信时无法进行，甚至于机组经常称其在飞越整个飞行情报区（FIRs）时得不到与空中交通服务部门（ATS）的任何无线联络。截至目前，似乎这也没有引起任何事故。但是，即便使用了机载防撞系统（ACAS）并普遍使用飞行中的驾驶员广播（IFBP）频率，业务量的不断增长可能在今后造成形势变化。因此，与基础设施缺陷的情况一样，必须进行适当的风险分析，以便确定所构成的风险及所需的安全介入工作。

非洲 — 印度洋地区空中交通服务事故征候分析组由国际民航组织、国际航协、航空公司驾驶员协会国际联合会、空中交通管制员协会国际联合会及各国/空中航行服务提供者（ANSPs）组成，也对事故征候进行审查，以期查明各种原因、趋势以及可能避免事故再次发生的补救行动。

1.11 安全监督缺陷

经查明，非洲 — 印度洋地区的主要安全监督问题包括以下方面：

- 国际民航组织安全监督审计及国际民航组织的其他访问表明，非洲 — 印度洋地区许多缔约国尚未在其民用航空管理局（CAA）内建立有效的安全监督系统；
- 各国缺乏专业知识，因而形成了一种不安全情况的形势，可能促成非洲 — 印度洋地区的高事故率；
- 民用航空管理部门缺乏专业知识，缺乏权能和直至运行层面的适当放权和授权；
- 许多国家仍然完全依赖国家预算，并非是自洽的民航当局，因而面临财务拮据。因此，由于尚未实行适当的培训政策和方案，许多管理部门缺乏开展其安全监督义务所必需的合格技术人员和管理人员；
- 该地区一些国家已经取得了良好的进展，但进展情况参差不齐；
- 缺乏对航空运营人的资格认证和持续监测的适当制度，造成了在没有适当的运行手册、培训方案或事故预防方案的情况下开展航空运输业务；
- 在许多情况下，颁发航空运营人合格证（AOCs）几乎是有求必应，而没有要求申请人证明其能力，并且没有进行事先检查和控制，以确保未来的运营人有能力确保按适当的安全水平开展航空运输业务；
- 非洲 — 印度洋地区既有资源且航空业务量又大到足需保持一支国家安全监督队伍的国家并不多；
- 各国在落实行动计划以解决国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）发现的问题方面进展缓慢；和

- 非洲 — 印度洋地区各国必须承诺执行国际民航组织的各项规定。

1.12 地区规划和实施组查明的基础设施缺陷

为了使地区规划和实施组能够对各种缺陷做出详细的评估，各国和有关的国际组织包括国际航协及航空公司驾驶员协会国际联合会，都酌情向国际民航组织地区办事处提供行动方面的信息，包括地区规划和实施组（PIRGs）会议上的行动。这些信息通常包括对缺陷的描述、风险评估、可能的解决办法、期限、责任人、商定采取的行动及已经采取的行动。

1.13 非洲 — 印度洋地区规划和实施组查明的主要安全问题包括以下方面：

- 通信联系差；
- 机场围界不足；
- 各国在纠正查明的缺陷方面的回应差；
- 没有落实空中航线；
- 没有提供区域管制服务；和
- 人员培训等。

1.14 文化变革行动与国际民航组织的领导作用

尽管目前在非洲 — 印度洋地区改善航空安全和增进效率方面存在许多挑战，但国际民航组织认识到，可以将根植于历史的经验和对目前局势的观察与面临同样局限的其他许多地区的成果进行对比，尽管综合情况不尽相同。鉴于某些共同特征不仅普遍存在于该地区的所有问题领域，同时普遍存在于其他许多地区，国际民航组织需要将重点集中到这些问题方面，作为正在形成的强调执行而不是制定新的标准和建议措施的全球战略的一部分。

在对国际民航组织的作用进行过渡，以包括把重点主要放在标准和建议措施的执行方面的同时，需要解决本组织近期对涉及地区办事处层面各国的外勤资源的减少问题。国际民航组织必须平衡两种趋向，一是国际民航组织秘书处集中统筹各项资源，从而适应现有的供资局限；二是能够与需要本组织援助和领导的各国密切保持联系。国际民航组织要想确立强有力的国际领导地位，就必须进行这种文化变革，这不仅涉及为安全和有效的航空业订立标准和措施，而且还要在业务中落实此类标准和措施。

具体而言，空中航行委员会根据其对非洲—印度洋地区的访问成果，于 2006 年 8 月确定了国际民航组织地区办事处必须增强其领导作用，以保证各利害攸关方参与标准和建议措施的制定，评估新的标准和建议措施的安全/费用影响，制定标准和建议措施的执行时间表，评价执行标准和建议措施方面取得的进展，并就所需纠正行动向国际民航组织总部提供反馈。这一举措将促进所有伙伴方、国家、业界、金融机构和其他捐助人的承诺。

目前为止，对非洲—印度洋地区各国提供航空运输领域援助的特点，主要是援助国和机构对选定的航空运输领域具体部分采取的独立行动。例如，许多重要方案是通过国际民航组织、世界银行、国

际航协和不同的其他国际、地区及双边捐助人开展的。但是，鉴于困扰非洲航空运输的问题持续存在，越来越多的捐助政府及贷款机构呼吁开展协调的援助努力，在国际民航组织的领导下，采取协调的做法，使决策者和援助界在一个已确定优先和目标的共同战略框架内开展工作。

非印计划解决了这一问题，同时强化了安全的各个方面，如非洲 — 印度洋地区的组织、管理、制度、经济、教育和政治因素等。

1.15 补充非洲 — 印度洋地区计划的其他项目

1.15.1 全球航空安全路线图

全球航空安全路线图是全球航空安全计划的主干，是业界安全战略组（ISSG）与国际民航组织协作制定的，其目的是通过对安全举措进行最佳优先安排的一个过程，并确保其世界范围的适当协调，以解决航空安全问题。路线图的第 I 部分是 2005 年 12 月交给国际民航组织的，并提交给了全球航空安全战略的民航局长会议（DGCA/06 会议，2006 年 3 月）。路线图的第 II 部分是 2006 年的 12 月提交给空中航行委员会的。理事会在对全球航空安全战略的民航局长会议的建议采取行动时，同意“国际民航组织应该与所有国家和其他利害攸关方协作，根据全球安全路线图，继续为各项安全举措制定一体化的做法，这将提供一个协调各项安全政策和举措的全球框架。”

全球航空安全计划提供了一个手段，以确保全世界的安全举措通过协调努力改进安全，减少不一致的情况和重复努力。全球航空安全计划的主要目标是为所有利害攸关方，包括各国、管理者、航空公司运营人、机场、航空器制造商、驾驶员协会、安全组织及空中交通服务提供者，提供一个共同的框架。全球航空安全计划将协调和指导全球的安全政策和举措，从而减少商业航空的事故风险。目前，需要在三个重要方面采取行动：国家行动、业界行动及地区行动。路线图包含了在世界不同地区开展制定和实施工作的方法和流程。

全球航空安全计划与全球空中航行计划一道，共同构成了制定地区、次地区和国家实施计划，包括目前做法的框架。

来自一些非洲政府、美国（US）政府、世界银行、非洲民航委员会、国际航空运输协会、波音公司、空客公司及欧盟和国际民航组织的一组航空专家，举行了一次非正式智库会议（2007 年 1 月 25 日至 26 日，哥伦比亚地区的华盛顿），商讨了在非洲实施全球航空安全路线图的问题。该会议是由荷兰民航局长及飞行安全基金会组织举办的。

1.15.2 非洲安全天空

为了提高符合国际民航组织航空安全标准的非洲国家的数量，并改进该地区的机场保安，美国于 1998 年实施了非洲安全天空方案。非洲的安全天空举措，主要是在选定的国家开展安全评估和保安调查，并与非洲民航当局一起制定行动计划，以使非洲的航空安全和保安做法达到可接受的世界标准。

1.15.3 利伯维尔行动计划

利伯维尔行动计划是 2006 年 5 月在加蓬利伯维尔举行的负责航空运输的非洲联盟成员国部长会议批准的。其主要意义是各国部长承诺在 2008 年之前，将非洲的航空器事故率降低到世界平均水平，并

支持和加强非洲民航委员会发挥作用。各国部长同时决定，加强自主性民航当局、建立地区和次地区航空监督组织，并支持国际航协运行安全审计（IOSA）与非洲安全方案的伙伴关系。

1.15.4 非洲 — 印度洋地区安全强化小组（ASET）

负责民用航空的非洲国家部长在南非太阳城（2005年5月9日至16日）举行的会议上商定，建立非洲 — 印度洋地区安全强化小组。国际航协率先建立非洲 — 印度洋地区安全强化小组，是为了正确查明事故的成因及趋势，并积极促进纠正行动。非洲 — 印度洋地区安全强化小组集中了管理当局、空中航行服务提供者、机场运营人、航空公司及航空器制造商。

1.15.5 国际民航组织/世界银行 — 非洲可持续的航空运输方案

世界银行方案的目标是通过可持续地发展非洲的航空运输业，为非洲各国和人民的经济和社会的改善做出巨大贡献。十分明显，必须制定战略思维和规划，以便界定并阐述必须在国家、地区及非洲大陆层面开展的实际行动，以便为持续地发展这一至关重要的运输业创造有利条件。这一项目的实施工作将与非洲全面的地区实施计划进行协调。

1.15.6 运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAP）和其他技术合作项目

为了加强各国的安全监督能力，国际民航组织通过其技术合作方案，制定了称做运行安全与持续适航合作发展方案（COSCAPs）的国家间（即：地区）方案。这些方案旨在实现一定的地区合作水平，确保人力资源的成本效益和优化。其目的是为了克服过去对有效地实施国家安全监督义务产生不利影响的财力和人力短缺，从而在安全规章、政策和程序方面实现地区的协调一致。

目前，在西部和中部非洲（WACAF）所属的国际民航组织地区具有三个运行安全与持续适航合作发展项目：运行安全与持续适航合作发展方案-班珠尔协议集团、运行安全与持续适航合作发展方案-西非经济与货币联盟（UEMOA）、运行安全与持续适航合作发展方案 — 中非经济与货币联盟（CEMAC）。为东部和南部非洲（ESAF）地区的计划了两个项目：运行安全与持续适航合作发展方案 — 南部非洲发展共同体（SADC）及东部和南部非洲共同市场（COMESA）的运行安全与持续适航合作发展方案。这些项目完全由成员国和捐助组织供资。

同时，还有一些由各国和其他利害攸关方供资并涵盖了一系列广泛活动的其他技术合作项目，包括提供基础设施和服务、加强民航局和空中航行服务提供者的能力等。除其他外，具体例子包括在索马里飞行情报区提供飞行情报服务的索马里民用航空代管机构（CACAS）、联合国（UN）刚果民主共和国特派团（MONUC）的机场/简易机场的恢复项目、建立博茨瓦纳民用航空局，以及加强赤道几内亚民航总局的能力等。

1.15.7 非洲 — 印度洋地区规划和实施组（APIRG）

国际民航组织理事会根据第六次非洲 — 印度洋地区空中航行会议（1979年）的建议，于1980年建立了非洲 — 印度洋地区规划和实施组。

非洲 — 印度洋地区规划和实施组的目的是为了确保非洲 — 印度洋地区的计划得到持续和协调一致的发展，查明空中航行领域的具体问题，并提出旨在解决这些问题的行动。

非洲 — 印度洋地区规划和实施组不断更新并保持了机场运营规划（AOP）、通信、导航和监视（CNS）、空中交通管理（ATM）、气象（MET）、搜寻与援救（SAR）以及航空情报服务（AIS）领域的缺陷清单，这些缺陷应作为紧迫事项予以解决。非洲 — 印度洋地区规划和实施组将不负责实施非洲航空安全全面的地区实施计划，但是将会协助实施工作。

非洲 — 印度洋地区规划和实施组秘书处拟议，实施组的下次会议定于 2007 年的最后一个季度举行，这比通常的 18 个月的间隔晚了 6 个月。这一时间框架被认为是理想的，因为非洲 — 印度洋地区规划和实施组是该地区的实施部门，可以届时推出全面的实施计划。同时，它将作为解决该地区技术要素和高级别会议（2007 年 9 月 17 日，蒙特利尔）政治成果的第一个平台。此外，预计届时可以引入地区空中航行特别会议的议程。

非洲航空安全全面的地区实施计划将从整体上与非洲 — 印度洋地区规划和实施组的各项活动紧密联系起来。

1.15.8 统一战略方案

大会第 A35-7 号决议（采取统一战略解决与安全有关的缺陷）确立了解决与安全有关的缺陷的统一战略。与此同时，大会意识到并非所有缔约国均有必需的人员、技术和财务资源来充分开展各项安全监督活动。为此，大会指示理事会采取一项灵活的做法，借助国际民航组织地区办事处提供援助，以支持地区和次地区组织。通过旨在纠正内罗毕和达喀尔所在地区的缺陷并提供专家援助的一项统一战略，国际民航组织已做出了巨大努力。

1.15.9 欧洲民用航空局长

第 126 次欧洲民用航空局长会议（2006 年 12 月 6 日，巴黎）建议欧洲民航会议（ECAC）继续促进将欧洲的专业知识推广到全球航空系统，并作为第一步，拟定一个支持非洲航空安全的议程。这被看做是一个积极的发展，并将极大地推进国际民航组织的各项工作。

1.15.10 国际航协运行安全审计（IOSA）

国际航协运行安全审计方案是一个国际上认可和接受的评估系统，旨在评估一家航空公司的运行管理和控制系统。国际航协运行安全审计，将对照国际民航组织的标准和建议措施及业界的最佳做法，检查航空公司的结构和运行程序。到 2007 年年底之前，国际航协的所有成员都必须顺利通过国际航协运行安全审计，才能获得或保持国际航协的成员资格。

2. 计划说明

2.1 非洲全面的地区实施计划

为了解决空中航行委员会访问非洲 — 印度洋地区后所表示的所有关切（AN-WP 8176 号文件），理事会除其他外同意了应在 6 个月内制定完成包括资源要求在内的非洲全面的地区实施计划，并且应在理事会第 181 届会议期间提交关于该计划的报告（C-DEC 179/14 号决定）。同时，理事会同意该计划应提交给 2007 年 9 月 17 日举行的一次会议。此后，定于 2008 年—2009 年—2010 年三年期初期举行

的地区空中航行特别会议，应作为评估实施进展的一个检查点。同时，理事会商定地区办事处应在总部的密切支持和指导下，负责计划的后续工作。同时，请秘书长考虑拟定一份大会决议草案供理事会审议的可能性。

2.2 需用立即行动的要素

通过分析从各种渠道获得的数据和信息，包括普遍安全监督审计计划、非洲-印度洋地区规划和实施组、国际民航组织事故/事故征候数据报告、国际航协运行安全审计报告等，将确定需要立即采取行动的要素。其中可能包括航空器的适航性、航空器的运行、机场的缺陷、事故和事故征候的报告和调查、通信缺陷、人员培训不足、行动计划准备不充分和实施不当等。

2.3 计划目标

近期目标：

- 通过批准进程得到空中航行委员会和理事会的进一步指导后，确定非洲航空安全全面的地区实施计划，并根据差距分析发现的问题，进一步酌定资源要求和访问旅行；
- 加强国际民航组织在整个非洲—印度洋地区的方案协调和管理方面的领导作用和问责制；
- 采用全球航空安全路线图的方法确定实施模式；
- 有效地实施该计划，以便纠正普遍安全监督审计计划、国际航协运行安全审计和其他类型审计工具查明的那些认为需要采取紧迫行动的缺陷，以及非洲—印度洋地区规划和实施组查明的基础设施方面的缺陷；
- 确保计划的高效管理；

中期目标：

- 加强民用航空当局的安全监督能力；
- 加强对国际民航组织标准和建议措施及业界最佳做法的遵守；
- 增加行业和监督层面合格人员的数量；
- 通过培训改进监察人员及其他民航工作人员的质量；
- 确保对严重事故和事故征候进行公正和可靠的调查及报告；
- 加强地区合作；
- 加强地区和次地区安全监督系统的能力；
- 确保迅速实施机场、空中航行服务提供者和航空公司的航空安全管理系统；

- 改进对最不发达国家监督工作的援助；
- 通过网络向目标国家提供就手可得的航空专业知识；

长期目标：

- 提高各国和地区组织的信誉，同时为业界吸引投资者和客户；
- 增强全球标准和建议措施的制定和实施过程与该地区的相关性，并提高各国对制定标准和建议措施的过程的参与；
- 提高地区航空监督活动的透明度，以便更加迅速地解决问题，并按地区优先展开行动；
- 提供一个有组织的和协调的做法，以便积极致力于提高非洲 — 印度洋地区航空安全的所有利害攸关方的参与；将各种努力不仅推向各国，同时推向参与航空运输系统的所有利害攸关方；
- 在非洲 — 印度洋地区开展的培训活动中实现协调和合作。

2.4 非洲 — 印度洋地区计划与国际民航组织战略目标之间的联系

计划的目标与国际民航组织业务计划中的战略目标 A：安全 — 加强全球民用航空安全，及战略目标 D — 提高航空运行的效率密切相关。同时，非洲—印度洋地区的实施计划还将受到空中航行综合方案（ANIP）的密切跟踪。

2.5 计划的预期成果

计划的成果将在可能程度上，按照全球航空安全计划和路线图所载的效绩指标/衡量办法，以及从国际民航组织标准中生成的其他办法来衡量。它们包括：

- 整个地区的航空安全记录得到改善；
- 结合其他高级别决定和行动计划，如利伯维尔行动计划及国际民航组织世界银行的非洲可持续航空运输计划，采取了协调的实施行动；
- 向非洲 — 印度洋地区国家提供援助的所有利害攸关方采取了协调的行动；和
- 为非洲 — 印度洋地区公众建立了一个更高效和更安全的航空运输系统；

该计划同时将带来：

- 国际民航组织内部新的业务做法，扩大地区办事处的权能以便其可持续地执行国际民航组织的任务；
- 扩大国际民航组织地区办事处主任的权能，令其承担实施该计划的挑战，并就其工作向其问责；

- 与业界的协调和合作得到改善；和
- 对国际民航组织和其他作用发挥人在非洲 — 印度洋地区开展的活动实行了井然有序的方案管理做法。

3. 方案管理和实施

3.1 计划管理

根据计划，非洲 — 印度洋地区内开展的每一项活动，都将从有条不紊的、有衡量标准的方案管理做法中受益。国际民航组织并不直接负责实施该地区的所有活动，其最理想的作用是作为变革的协调人和方案管理联系人。因此，地区办事处人员将需要得到方案管理学科方面的广泛培训，其各项活动必须符合国际民航组织总部的全球规划活动并受其指导。为了便利这一过程，空中航行实施计划及总部业务规划的其他工具将推广到地区办事处。

该计划将在资深地区主任的监督下进行管理，并由其向指导委员会（SC）报告。指导委员会将以计划中四年每年的初步工作计划及运行第一年的详细工作计划的形式，确定一个工作方案，其中应确定目标、产出及拟开展的活动。指导委员会将监测计划项下各项活动的进展情况；委员会的成员构成将确保所有利害攸关方和有关各方的代表性。

3.2 制定和实施

非洲航空安全全面的地区实施计划已按照全球航空安全计划概述的步骤制定完毕，其中包括确定所有主要的利害攸关方，确定安全强化促成因素，查明风险，进行差距分析并制定按优先排序的建议行动。计划将通过明确确定了目标、产出、活动和衡量办法的方案管理过程进行实施。这一进程将同时包含持续的监测和评估。

下表就其近期目标、产出和活动，概述了计划的管理和实施要求。其中，为了衡量产出，还包含了效绩指标（衡量办法）。

3.3 管理、实施和评估（目标、产出和活动）

方案阶段	目标	产出	活动 (将通过差距分析确定)	期限	责任人	绩效指标/ 衡量办法
计划的启动和评估	制定非洲航空安全全面的地区实施计划，包括资源要求	非洲航空安全全面的地区实施计划	确定主要的利害攸关方 确定安全强项和促成因素，如：国际民航组织各地区办事处 查明风险 与非洲 — 印度洋地区规划和实施组协调 规划大会前的高级别会议和大会	日期*+2个月	国际民航组织秘书处	国际民航组织理事会第 181 届会议第五次会议
方案规划	确定实施模式	充足的资金 指导委员会 方案管理人 差距分析	确定方案预算 确定供资机制 建立方案指导委员会 任命方案管理人和方案小组成员	日期+5个月	理事会 秘书处 秘书处 方案管理人/ 方案小组/秘书处/空中航行委员会	适当供资 职务说明 普遍安全监督审计计划/国际航协运行安全审计/非洲—印度洋地区规划和实施组 全球航空安全计划

方案阶段	目标	产出	活动 (将通过差距分析确定)	期限	责任人	绩效指标/ 衡量办法
		工作方案 方案办公室	进行差距分析 制定按优先排序的建议行动 提供办公空间、购置办公设备、部署行政人员		方案管理人/地区主任/ 秘书处/人力资源处	相关办事处和设备规范、职务说明
方案实施	计划的有效实施	减少审计查明的缺陷数量 减少非洲—印度洋地区规划和实施组查明的缺陷数量 非洲—印度洋地区空中航行特别会议	有效地实施普遍安全监督审计计划的行动计划； 开展事实调查访问 开展援助访问	日期*+3 年零6 个月	方案管理人/方案小组/ 秘书处/缔约国/运行安全与持续适航合作发展方案/其他国际组织如：国际航协、航空公司驾驶员协会国际联合会、世界银行/业界伙伴方等。 方案管理人/秘书处/空中航行委员会 地区空中航行会议协调人	降低非洲的事故率 普遍安全监督审计计划的成果/ 国际航协运行安全审计 国际民航组织标准和措施及指导材料

方案阶段	目标	产出	活动 (将通过差距分析确定)	期限	责任人	绩效指标/ 衡量办法
			<p>制定监管要求</p> <p>举办培训研讨会和在岗培训</p> <p>向各国提供在线援助</p> <p>制定有效的事故征候报告系统并确保设置适当的立法和监管框架</p> <p>实施持续的监测系统（包括评估、审计等）</p> <p>发展有效的航空安全数据收集和共享系统</p> <p>确保有效的事故征候和事故调查</p> <p>迅速实施安全管理系统</p> <p>建立地区安全监督系统 (RSOOs)</p> <p>协调非洲联盟、非洲民用航空委员会、非洲一</p>			<p>业界最佳做法</p> <p>全球航空安全计划</p> <p>全球航空安全路线图</p> <p>Doc 9734 号文件 A 部分和 B 部分</p>

方案阶段	目标	产出	活动 (将通过差距分析确定)	期限	责任人	绩效指标/ 衡量办法
			印度洋地区规划和实施组 及所有其他作用发挥人的活动 规划非洲—印度洋地区空中航行特别会议			
持续监测和方案终结后的评估	确保计划的有效管理	方案报告 理事会和空中航行委员会的报告 评估、审计和管理审查办公室的审计报告 非洲—印度洋地区规划和实施组的报告	举行指导委员会的会议 评估、审计和管理审查办公室的管理和审计审查 实施支持和发展处进行技术审查 向理事会和空中航行委员会的报告 拟定方案终结报告	日期 +4 年	秘书处/理事会/空中航行委员会/方案管理人/地区主任/ 指导委员会 (SC)	审计报告 地区办事处手册、国际民航组织财务条例、技术合作局外勤业务手册

3.4 财务要求和管理

与计划相关的财务要求和自愿捐助将通过国际民航组织机构资源规划（ERP）系统从总部进行管理。计划总的管理工作，将由方案管理人根据指导委员会的指示负责进行。非洲—印度洋地区计划与不同利害攸关方的总体协调，将由国际民航组织总部秘书处和地区办事处进行。

3.5 活动期限和时间安排

计划的初期阶段为四年。理事会将根据对三年进展情况的评估，决定随后的计划阶段和活动。

3.6 主要里程碑

2007年9月17日将举行一次高级别会议，以便讨论非洲—印度洋地区的计划，特别是该地区与安全有关的问题。会议将由国际民航组织、非洲民航委员会、国际航协及其他利害攸关方进行介绍，以便在最高层面强调各项问题。国际民航组织将提出非洲航空安全全面的地区实施计划，供非洲—印度洋地区国家核准。

根据国际民航组织理事会的决定（179/14号决定），下个三年期的非洲—印度洋地区空中航行特别会议将作为计划要素实施工作的一个检查点，并将提供加强地区范围的政治和技术承诺的一次机会。这一论坛将同时作为一个平台，将各国、服务提供者和用户等汇聚一起。应该指出，地区空中航行会议的议程与非洲航空安全全面的地区实施计划密切相关，并将与实施计划同时拟定，交理事会批准。为此，秘书长为地区空中航行会议任命了一名国际民航组织协调员，以确保协调一致和有效性。

其他主要里程碑包括非洲—印度洋地区规划和实施组第16次会议（2007年11月19日至23日，卢旺达基加利）、两年一次的指导委员会会议以及各项评估活动。在进行差距分析后可能会确定其他的主要里程碑。在三年进展报告完成后，空中航行委员会和理事会将审议继续开展该计划的必要性。

3.7 利害攸关方的参与

民用航空界的利害攸关方是各国、国际民航组织、航空公司/运营人、机场、空中航行服务提供者、航空器和设备制造商、维护和维修机构、地区组织、国际组织及业界的代表。

国际民航组织的所有伙伴方都将努力实现计划的各项目标，并将参与其各个阶段的制定和实施工作。所有利害攸关方都将出任指导委员会成员。利害攸关方的拟议清单见于附录B。

3.8 安全强项和促成因素

国际民航组织具有实现该地区长期增长和稳定的广泛使命、经验和能力。支持有效实施计划的其他强项包括全球航空安全路线图中已经说明的内容。在这方面，预期国际民航组织非洲地区办事处将发挥计划主要促成因素的作用。各地区办事处与其各自所在地区的国家具有直接联系，因此能在监管上提供援助。为处理用户层面的各项活动，国际航协及运行安全审计过程将发挥重要作用。其他促成因素可能包括世界银行、非洲航空公司协会（AFRAA）、国际航协安全举措伙伴方以及地区经济共同体等。

3.9 差距分析

方案管理人将负责根据全球航空安全计划进行差距分析，同时虑及普遍安全监督审计计划和国际航协运行安全审计发现的问题、事故/事故征候数据报告，以及非洲—印度洋地区规划和实施组查明的缺陷。在完成初步评估后，将在大会召开之前制定详细计划，包括拟开展的行动、拟部署的战略以及所需的财务资源。将通过指导委员会，与业界和所有其他利害关系方密切协调，共同进行差距分析。从初步数据审查和差距分析中产生的所有活动，凡需要国际民航组织直接参与的都将经过空中航行综合方案立项过程的严格检验。空中航行委员会将协助拟定空中航行综合方案的问题单并为其进行优先排序。

3.10 与其他相关方案和计划的协调

如本文件前文所述，非洲—印度洋地区正在同时实施若干其他方案和计划。为了避免重复努力，该地区的所有航空举措都将在非洲—印度洋地区计划的框架内进行协调。协调将在包括国际民航组织总部、地区办事处和指导委员会的各个层面开展。

4. 资源要求

非洲航空安全全面的地区实施计划的执行，属于达喀尔和内罗毕地区办事处的总体授权范围。但是，这些办事处显然不具备有效支持该计划所需的资源，由于目前正在对下个三年期的经常预算实行严格限制，因此必须补充经常方案项下已提供的资源。秘书处的近期贡献将采取总部和各地区工作人员参与的形式；这方面的协助已经开始。但是，仍将需要各种额外资源，如专职方案管理人。理事会已经同意，可以通过呼吁进行自愿捐助的一项大会决议获得这些额外资源。

4.1 经常方案分配给计划的资源

作为起点，经常方案预算分配给内罗毕和达喀尔办事处的现有资源（参见附录 A）将主要用于实施非洲航空安全全面的地区实施计划。这将包括：

- 主要由国际民航组织非洲资深地区主任对计划实施的一般监督和管理；和
- 指定相关领域的现任地区官员将其四分之三的时间用于计划实施工作。

4.2 支持计划所需的额外资源

行动	头 4 年的估计费用总额	说明
聘用专家	260 万美元*	初步评估表明，非洲—印度洋地区办事处需要增加飞行安全、机场、航路和地面助航设备及空中交通管理（缩小最低垂直间隔）领域的专家**，以及一名专职的方案管理人。

行动	头 4 年的估计费用总额	说明
培训要求	50,000 美元	对于参与计划管理的所有人员，方案管理和原则方面的培训是一项基本要求。
访问	250,000 美元	应提供充足的资源，支持为制定和实施计划而进行的访问旅行。
指导委员会的会议	120,000 美元	应提供充足的资源，支持组织指导委员会的会议。在可能的情况下，将利用信息技术（IT）解决办法来降低费用。
各国的研讨会和讲习班	200,000 美元	支持在各国举办研讨会和讲习班
方案办公室	100,000 美元	新增人员的计算机设备、办公用品、通信、家具等。
合计	3,770,000 美元	4 年期
每年所需总额为 945 000 美元		
* 根据 5 名专业类人员和 1 名担任行政职责的一般事务类人员的假设。		
** 只有在进行了第 4.9 段所述的差距分析后，才能确定各领域所需额外专长的准确数字。		

5. 概算总额

除了将分配用于实施计划初步阶段的现有地区方案资源，估计四年期所需投资为 377 万美元。每年的总额为 945 000 美元。在完成差距分析后，将编制包括访问旅行在内的详细资源要求。

6. 监测与评估

空中航行委员会将监测和评估计划的实施工作，并向理事会报告取得的成果。这将包括审议：非洲—印度洋地区规划和实施组查明的缺陷、非洲—印度洋地区规划和实施组第 16 次会议的报告和计划进行的地区空中航行会议的议程以及相关报告。

6.1 监测和报告排期与责任

产出	负责报告的个人	接受报告的个人或团体	报告日期
差距分析	方案管理人/地区主任	指导委员会	第一次会议

产出	负责报告的个人	接受报告的个人或团体	报告日期
将非洲 — 印度洋地区 的事故率降低到世界平均水平以下	方案管理人/地区主任	指导委员会、空中航行委员会和理事会	每 6 个月
提高符合国际民航组织的航空安全标准和业界最佳做法的非洲—印度洋地区国家数量	方案管理人/地区主任	指导委员会、空中航行委员会和理事会	每 6 个月
数量充足的合格监察人员及民用航空当局的其他技术人员	方案管理人/地区主任	指导委员会、空中航行委员会和理事会	每 6 个月
方案报告 理事会和空中航行委员会的报告、审计报告	方案管理人/地区主任 规划与全球协调办公室/实施支持和发展处	指导委员会主席	每 6 个月
向国际民航组织大会第 37 届会议报告	地区主任/规划与全球协调办公室/实施支持和发展处	大会	3 年
非洲 — 印度洋地区规划和实施组的报告	非洲 — 印度洋地区规划和实施组/规划与全球协调办公室秘书	空中航行委员会和理事会	每年
网基问答系统	规划与全球协调办公室	空中航行委员会	2007 年 9 月

7. 预算和供资安排

初步计划将部分通过 2008 年—2010 年三年期预算供资。秘书长和理事会将确定供资水平。但是，计划四年期的实施工作将需要额外资源。

7.1 需要一项大会决议

应当忆及，理事会请秘书长拟定一项大会决议草案，以支持实施非洲航空安全全面的地区实施计划，并要求各国和业界为开展这项全球努力提供额外援助。建议与各国和捐助方联系，以便为该计划的供资进行自愿财务捐助和实物捐助。2007 年 5 月 30 日，理事会同意需要一项呼吁进行自愿捐助的大会决议。

国际航协将负责在业界筹资。同时，将向国际航空安全财务机制（IFFAS）提出供资申请。

7.2 规划的预算和工作计划

方案目标	方案产出	期限	责任人	主要活动	所需资源	资金来源	规划的预算			
							2007年美元	2008年美元	2009年美元	2010年美元
制定非洲航空安全全面的地区实施计划，包括资源要求	实施非洲—印度洋地区计划	2个月	秘书处	查明主要的利害攸关方 确定安全强项和促成因素，如：国际民航组织各地区办事处 查明风险 与非洲—印度洋地区规划和实施组协调 规划大会前的高级别会议	5名专业类人员 1名一般事务类人员	经常方案				
确定实施模式	充足的资金 指导委员会 方案管理人 差距分析 工作方案	5个月	理事会 秘书处 秘书处 方案管理人/方案小组/秘书处/空中航行委员会	制定详细的方案预算 确定供资机制 建立方案指导委员会 任命小组成员 进行差距分析		经常方案				

方案目标	方案产出	期限	责任人	主要活动	所需资源	资金来源	规划的预算			
							2007年美元	2008年美元	2009年美元	2010年美元
	方案办公室		方案管理人 / 地区主任 / 秘书处 / 人力资源处	制定按优先排序的建议行动 提供办公空间、购置办公设备、部署行政人员						
有效地实施计划	减少审计查明的缺陷数量 减少非洲—印度洋地区规划和实施组查明的缺陷数量 非洲—印度洋地区空中航行特别会议(2008年/2009年)	3年半	方案管理人	有效地实施普遍安全监督审计计划的行动计划; 开展事实调查访问 开展援助访问 制定监管要求 举办培训研讨会和在岗培训 向各国提供在线援助 发展有效的事事故征候报告制度并确保设置适当的立法和监管框架			530 000	530 000	530 000	530 000

方案目标	方案产出	期限	责任人	主要活动	所需资源	资金来源	规划的预算			
							2007年美元	2008年美元	2009年美元	2010年美元
				发展持续的监测系统（包括评估、审计等） 建立有效的航空安全数据收集和共享系统 确保有效的事故和事故征候调查 迅速实施安全管理系统 建立地区安全监督系统 (RSOOs) 协调非洲联盟、非洲民用航空委员会, 非洲—印度洋地区规划和实施组 及所有其他作用发挥人的活动 计划非洲—印度洋地区空中航行特别会议						

方案目标	方案产出	期限	责任人	主要活动	所需资源	资金来源	规划的预算			
							2007年美元	2008年美元	2009年美元	2010年美元
确保计划的高效管理	<p>方案报告</p> <p>理事会和空中航行委员会的报告</p> <p>评估、审计和管理审查办公室的审计报告</p> <p>非洲—印度洋地区规划和实施组的报告</p>		秘书处 / 理事会 / 空中航行委员会 / 方案管理人 / 地区主任 / 指导委员会 (SC)	<p>举行指导委员会的会议</p> <p>评估、审计和管理审查办公室的管理和审计审查</p> <p>实施支持和发展处的技术审查</p> <p>向理事会和空中航行委员会报告</p> <p>拟定方案终结后报告</p>			30 000 美元	30 000 美元	30 000 美元	30 000 美元
初期四年后计划的延续	空中航行委员会和理事会	3 年之后	秘书处 / 空中航行委员会 / 理事会	在 4 年期结束之前 1 年，确定继续开展计划的必要性						

附录 A

西部和中部非洲办事处和东部和南部非洲办事处的专业类资源

西部和中部非洲办事处（达喀尔）

现有专业类工作人员：

领域	级别
1. 地区主任	P-O
2. 地区副主任	P-5
3. 通信、导航和监视官员	P-4
4. 通信、导航和监视(空缺)	P-3
5. 空中交通管理/搜寻与援救	P-4
6. 气象	P-4
7. 航行情报服务/航图	P-2
8. 行政	P-2
9. 机场和地面助航设备	P-4

东部和南部非洲办事处（内罗毕）

现有专业类工作人员：

领域	级别
1. 地区主任	PO
2. 地区副主任	P- 5
3. 通信、导航和监视	P-4
4. 空中交通管理/搜寻与援救	P-4
5. 气象	P-4
6. 空中交通管理/搜寻与援救	P-3
7. 行政	P-2
8. 机场和地面助航设备	P-4
9. 飞行安全	P-4

附录 B

主要作用发挥人/伙伴方

根据路线图，经确定有以下作用发挥人。

国际 — 国家当局/组织

- 航空当局/安全机构（美国联邦航空局、法国民航局、荷兰民航局等）
- 世界银行
- 非洲开发银行
- 欧洲联盟

地区 — 国家当局/组织/集团

- 非洲联盟（AU）
- 西非国家经济共同体（ECOWAS）
- 南部非洲发展共同体（SADC）
- 西非经济与货币联盟（UEMOA）
- 联合国非洲经济委员会（UNECA）

地区 — 安全组织

- 非洲和马达加斯加民用航空局（AAMAC）
- 非洲民用航空委员会（非洲民用航空委员会是非洲联盟的民用航空职能委员会）（AFCAC）
- 非洲航空公司安全理事会（AFRASCO）
- 非洲 — 印度洋地区安全强化小组（ASET）
- 非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）
- 斑珠尔协议集团航空安全组织（BAGASO）
- 飞行安全基金会（FSF）

业界组织

- 国际航空运输协会（IATA）
 - 航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）
 - 航空器制造商：空客公司、波音公司、ATR 公司等。
 - 非洲航空公司协会（AFRAA）
 - 国际机场理事会非洲分会（ACI-Africa）
 - 民用空中航行服务组织（CANSO）
 - 业界安全战略组（ISSG）
-