



大会第37次会议

技术委员会

议程项目25：2010年高级别安全会议的后续工作

非洲国家的航空安全进展

(由53个非洲民用航空委员会成员¹的缔约国提交)

第1号修改稿

执行摘要

在2010年5月13日于乍得贾梅纳举行的国际民航组织和非洲民用航空委员会联合会议上，讨论了各项安全相关事宜。会议关切地注意到关于非洲地区航空安全现状的信息，为了消除非洲大陆的安全缺陷并加强航空安全，会议商定了一套战略和指标。

请大会注意列述各项由各国、国际民航组织、非洲民用航空委员会（AFCAC）和非洲航空公司协会（AFRAA）实施的建议。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标A。
财务影响:	不适用
参考文件:	不适用

¹ 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、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、阿拉伯利比亚民众国、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、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚、赞比亚、津巴布韦共和国。

1. 引言

1.1 在 2010 年 5 月 13 日于乍得贾梅纳举行的国际民航组织和非洲民用航空委员会联合会议上，讨论了源自稍早于 3 月举行的国际民航组织高级别安全会议的各项安全相关事宜。

1.2 会议关切地注意到关于非洲地区航空安全现状的信息，特别是下列事实：

- a) 非洲有一个地区的发生率比世界平均值高一倍，因此超出了国际民航组织设定的安全指标；
- b) 根据普遍安全监督审计计划（USOAP）结果显示，有 27 个国家、即非洲民用航空委员会的一半成员国，其国家安全监管系统关键要素的缺乏有效实施率高于 50%，已交由国际民航组织审计结果审查委员会（ARRB）审议；
- c) 许多国家有各种重大安全关切，特别是在不遵循相关要求和程序而核发航空运营人许可证（AOCs）方面；和
- d) 由于非洲大陆航空安全的负面公众形象，对各国和航空公司产生的政治和经济影响。

2. 做出的决定

2.1 为了消除非洲大陆的安全缺陷并加强航空安全，会议商定了一套战略和指标。以下是由各国、国际民航组织、非洲民用航空委员会（AFCAC）和非洲航空公司协会（AFRAA）实施的建议。

2.2 总体

2.2.1 会议商定的一个指标是，在未来两年内，将国家安全监管系统关键要素的缺乏有效实施率每年至少降低百分之十。

2.2.2 制定了最长不超过两年、让所有非洲国家从审计结果审查委员会名单除名的指标。

2.2.3 会议建议的相关任务应该反映在非洲民用航空委员会和国际民航组织（地区办事处（RO））以及非印全面实施计划（ACIP）的工作方案中。

2.3 国家

2.3.1 由各国审查和更新其航空运营人许可证的核发进程，并视需要寻求地区安全监督组织（RSOos）和其他国家对其核发航空运营人许可证方面的支持。

2.3.2 各国坚持不让外部各方将其做为方便旗使用。

2.3.3 由各国将所有未经适当合格审定和/或运营不当的航空公司注销登记，并避免核发新的航空运营人许可证，直到他们已建立有效的安全监督系统并实施符合相关标准的适当规章和程序方可。

2.3.4 各国应合力通过次地区安全监督机制如运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAPs）和地区安全监督组织等充实其资源。

2.3.5 各国应忆及，即使是通过地区合作充实了资源，他们对其安全义务负有最终责任。

2.3.6 各国认真考虑批准开普敦公约，使其航空公司有能力在优惠条件下以现代航空器更新其机队。

2.3.7 关于适航性、飞行运行和核发人员执照检察员等培训是一项优先工作，并应持续进行。

2.3.8 各国应就非洲民用航空委员会和国际民航组织发出的问卷和国家级信件，提供航空安全信息和反馈。

2.4 国际民航组织

2.4.1 国际民航组织应对非印全面实施计划和各非洲地区办事处（ROs）继续支持和配置适当资源，使其能够向非洲国家提供所需的协助。

2.4.2 地区办事处和非印全面实施计划应与在审计结果审查委员会名单上的每一国家立即会面，审查其已查明的缺陷，并制定消除缺陷和解决重大安全关切的工作计划。

2.4.3 已证明要维持可持续的地区安全监督组织，费用是一大挑战，要维持国家民用航空局（CAAs）也是一样。因此国际民航组织应该就地区安全监督组织的供资和可持续性提供指导。

2.4.4 国际民航组织应协助消除在非洲不合法和不安全的航空器运行。在这方面，国际民航组织应该与其业务已为非洲大陆带来许多航空安全问题的联合国进行交涉。

2.4.5 非印全面实施计划经与非洲民用航空委员会合作，应努力确保无论一国是否为地区经济共同体成员，所有国家都隶属于地区安全监督组织。

2.5 非洲民用航空委员会

2.5.1 非洲民用航空委员会经与非洲联盟（AU）合作，应提高非洲政治领袖包括负责民用航空的部长和政府首脑对以下方面的认识：

- a) 在核发航空运营人许可证方面遵守标准与程序；
- b) 对其本国内的航空安全展示政治意愿、意识和进行诚实评估；
- c) 让专业人员得以管理其国内的航空技术事宜；

- d) 使安全监督得以不受政治干预，毫无阻碍地有效进行；
- e) 确保航空产生的收入用于提高航空业的安全；
- f) 非洲民用航空委员会应与非洲发展新伙伴关系(NEPAD)和非洲联盟密切合作，鼓励非洲各国政府投资于航空；
- g) 非洲民用航空委员会与非洲联盟、非洲发展新伙伴关系和非洲航空公司协会密切合作，确保非洲联盟系统内的航空运输的可见度；
- h) 非洲民用航空委员会与非洲联盟和非洲航空公司协会合作建立关于欧洲联盟（EU）黑名单的工作队；
- i) 非洲民用航空委员会及非洲航空公司协会、成员国和航空公司合作，将所有“纸上/皮包”航空公司注销登记；
- j) 非洲民用航空委员会与地区经济共同体及各国合作，确保其成立的地区安全监督组织有效和高效；
- k) 非洲民用航空委员会应与国际民航组织地区办事处，就加强非洲航空安全进行协作和密切合作；
- l) 非洲民用航空委员会应制定和实施项目，协助在审计结果审查委员会名单上的国家；和
- m) 非洲民用航空委员会应该把培训和能力建设作为优先事项，将重点放在需求最大的国家的培训协助上。

2.6 非洲航空公司协会

2.6.1 敦促非洲航空公司协会支持地区安全监督组织，努力探索如旅客收费和其他收入等可持续资金来源，以支持其安全监督活动。

3. 结论

3.1 非洲各国和利害攸关方承诺实施在国际民航组织/非洲民用航空委员会联合会议商定的各项建议。