



大会 — 第 40 届会议

技术委员会

议程项目 29：航空安全和空中航行地区实施协调机制

落实经修改的阿布贾安全目标和空中航行服务绩效指标的战略

(由属于非洲民用航空委员会(AFCAC)成员的 54 个缔约国²提交)

执行摘要

本工作文件介绍落实和监测非洲大陆安全目标，即经修改的阿布贾安全目标 (ASTs) 和空中航行服务 (ANS) 绩效指标的战略和方法。非洲民用航空委员会 (AFCAC) 为非洲成员国制定了一个实施和监测机制。该机制向非洲成员国建议建立安全数据收集、共享和反馈系统等方法，鼓励实施和查找不足。

行动：请大会

- a) 注意拟议的阿布贾安全目标落实的监测机制的概念；
- b) 注意非洲成员国在落实大陆安全和空中航行目标中面临的挑战；
- c) 敦促国际民航组织与非洲民用航空委员会分享其他相关安全数据报告；和
- d) 要求国际民航组织支持非洲民用航空委员会从国际民航组织持续监测做法 (CMA) 在线框架和其他相关仪表数据源获取合规资料。

参考文件：

Doc 10004号文件：《全球航空安全计划 (GASP)》
Doc 9750号文件：《全球空中航行计划 (GANP)》
《非洲航空安全阿布贾宣言》
经修改的含有非印空中航行服务绩效指标的阿布贾安全目标
非洲民用航空委员会监测落实修订后的2018年阿布贾安全目标的机制

¹ 英文和法文版本由非洲民用航空委员会提供。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、喀麦隆、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、埃斯瓦蒂尼、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、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

1. 引言

1.1 在非洲民用航空委员会和国际民航组织的帮助下，非洲国家正在落实修订后的阿布贾安全和空中航行目标。该目标包括16个宏观安全目标，旨在帮助非洲民用航空委员会成员国实现非洲航空零事故的最终目标。根据国际民航组织的全球航空安全计划(GASP, Doc 10004号文件)和全球空中航行计划(GANP, Doc 9750号文件)，各项目标均规定了成员国需要完成的某项安全指标和时间要求。

1.2 非洲民用航空委员会被指定为监测机构，其职责是制定机制，推动成员国落实经修改的阿布贾安全目标，确定达标水平，并决定协助成员国实现100%合规性所需的技术援助。这是通过以下方式实现的：

- a) 把每项目标与地区干预/资源统一起来以帮助成员国合规；
- b) 确定国家范围的绩效活动以帮助成员国实现各项目标；
- c) 查找实施缺陷，确定所需援助；
- d) 确定简便易行的衡量各国进展和所有国家综合绩效的方法；和
- e) 定期向所有利害相关方报告实施情况。

1.3 初步实施评估表明，缺少促进实施和现状评测的有效机制是主要问题。为克服这一问题，非洲民用航空委员会为所有成员国制定了一个协助实施和现状监测的机制。

2. 讨论

2.1 这一机制采用了国际民航组织的全球航空安全计划的方法，以确保通过实施的推进安全关键手段使非洲大陆和国家范围内实施的安全举措能够收到预期效益。其中包括培训和操作设备的标准化、充足的资源分配、协作和安全信息交换。鼓励非洲民用航空委员会成员国建立标准化信息技术系统，在所有相关利害攸关方之间持续收集、比对和散发相关安全数据。这还包括查找实施差距和决定对能力有限的国家提供相应技术援助的方法。技术援助包括非洲印度洋合作监察计划、国际民航组织地区办事处安全小组、非洲民用航空委员会高级技术援助³或人力资源发展基金。

2.2 会议进一步认为，成员国安全数据分析的能力普遍不足。因此，该机制建议在**标准化的集成**系统中采用安全绩效测评，因为，它可利用成员国现成的集中式数据库并最终与非洲民用航空委员会连接起来。这一方法将促进安全数据共享及后续分析和报告。

注：安全数据须严格遵守国际民航组织附件19 — 安全管理数据管制要求和与各成员国达成的谅解备忘录。

³ 非洲民用航空委员会高级技术援助指由非洲民用航空委员会主导的为成员国政府提供的针对性援助活动。包括涉及航空体制和民用航空事务一般性管理的高层战略问题。非洲民用航空委员会可包含国际民航组织、民航局、区域经济共同体、地区安全监督机构等伙伴组织以及诸如国际航空运输协会(IATA)和国际机场理事会(ACI)等其他利害攸关方的部分代表。

2.3 拟议机制还建议实现国家安全监督系统自动化，以确保航空系统、程序、设备和培训的兼容。根据国际民航组织附件19国家安全方案安全数据共享要求，最终的系统能够确保所有民航局安全监督系统可以有选择地实现互连，以促进安全信息的交换。有了安全数据，各国和其他主要利害攸关方就能够有效开展合作。该机制包括对经适当认可的绩效优异的阿布贾安全目标冠军国家予以承认的系统。这些国家将被广泛用于帮助其他有需要的国家。

2.4 非洲民用航空委员会编制了衡量阿布贾安全目标实施水平的矩阵问卷。问卷反馈信息的结果将以百分比形式公布各国的实施情况和该地区整体综合绩效。每年为所有成员国制定一个议定的目标，2018年的基线为60%。2018年12月对问卷反馈进行了首次评估，非洲国家的平均达标率为46%。

2.5 2018年，实施的制约因素主要体现在空中航行服务相关目标，其原因是部分国家缺少空中航行基础设施升级换代所必需的资源。

3. 结论

3.1 监测机制促进了民航局安全监督系统的自动化理念、安全数据共享，呼吁非洲民用航空委员会寻求与国际民航组织合作，制定可行的方法，促进所有关键利害攸关方之间有效的数据收集、分析和共享。根据自动化系统生成的安全情报，国际民航组织、地区安全监督组织(RSOO)、非洲民用航空委员会和其他关键利害攸关方可以主动查明安全风险并为有需要的国家提供针对性技术援助活动。现已查明的挑战主要集中在空中航行相关目标的实施方面，原因是财力和人力资源不足。