



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 24：技术援助方案

非洲航空安全全面地区实施计划（非印计划）报告

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要

本文件介绍了在实施非洲航空安全全面地区实施计划（非印计划）及其相关工作方案方面取得的进展。

该文件还建议非印计划在 2024 年之后延续进行，重点关注所有安全和航行能力与效率相关领域，包括航空基础设施规划。该方案在 2024 年以后的扩展和延续将有助于进一步加强非洲航空安全。

以有效和系统化的方式在所有安全和空中航行能力与效率相关领域继续实施非印计划，并与全球航空安全计划（GASP）和全球空中航行计划（GANP）完全保持一致，将有助于加快非洲国家正在进行的努力，实现全球航空安全计划和全球空中航行计划所订立的目标和指标、以及经修订结合了空中航行服务目标的阿布贾航空安全目标。

行动：请大会：

- a) 支持非印计划活动的继续实施和进一步将方案时间从 2024 年再延长六年到 2030 年，并作为国际民航组织地区办事处工作方案的一部分，涵盖所有安全和空中航行能力与效率相关领域，包括航空基础设施规划；和
- b) 敦促各国、国际和地区组织、金融机构和行业继续提供财务、实物和其他捐助以支持非印计划的实施。

战略目标：

本工作文件涉及战略目标 — 安全和空中航行能力与效率。

财务影响：

本文件提及的各项活动将以 2023 年至 2025 年经常预算、非印计划基金、和来自其他预算外捐助的可用资源进行。

参考文件：	Doc 9754 号文件：《全球空中航行计划》 Doc 10004 号文件：《2020 年至 2022 年全球航空安全计划》 Doc 10140 号文件：《大会有效决议》（截至 2019 年 10 月 4 日） 经修订结合了空中航行服务目标的阿布贾航空安全目标 非印计划指导委员会会议报告 非洲印度洋（非印）空中航行计划
-------	---

1. 引言

1.1. 非洲航空安全全面地区实施计划（非印计划）经国际民航组织大会第 36 届会议批准，并由秘书长于 2008 年 1 月 1 日制定，以处理非洲 — 印度洋（AFI）地区的民用航空安全缺陷。此后，该方案一直向各国提供援助，重点是通过实施八个关键要素建立有效和可持续的安全监督系统，并促进非洲的航空安全文化。

1.2. 2009 年，国际民航组织理事会决定（C-DEC 188/11 号决定）该方案活动自 2010 年 1 月起应纳入国际民航组织地区办事处的经常工作方案。虽然这些活动已与地区办事处活动相结合，但由非印计划发起的方案自 2010 年以来仍继续作为一个特定的国际民航组织非洲范围实施支助方案运作。

1.3. 2015 年，国际民航组织评价和内部审计办公室（EAO）评价了非印计划，目的是根据原始方案文件对方案绩效提供独立审查。该评价着眼于该方案自启动以来的相关性、设计、管理和治理，并提出了一些建议，以确保该方案的有效和持续实施。其中一项主要建议要求审查和修订非印计划文件，以确保其与该方案不断变化的动态保持相关性和一致，同时考虑到该方案在 2016 年之后的延续进行。

1.4. 据此对涵盖 2017 年至 2020 年规划视野的方案文件进行了审查和更新，并在非印计划指导委员会（SC）第 20 次会议上获得了批准。非印计划指导委员会在其第 24 次会议上，将该方案进一步延长至 2024 年。

2. 讨论

2.1 地区办事处安全团队（ROST）根据非印计划的重点领域并按照其年度工作方案，开展了许多援助活动，为制定国际民航组织优先国家行动计划奠定了基础，经查明，这些国家存在重大安全关切（SSCs）、有效实施水平（EI）偏低和/或在国际民航组织监测和援助审查委员会（MARB）名单上列名。

2.2 该国际民航组织行动计划设想的具体援助活动由地区办事处安全团队、非洲民航委员会（AFCAC）的非洲印度洋合作监察计划（AFI-CIS）和地区安全监督组织（RSOO）以及其他合作伙伴联合开展。国际民航组织在协调这些活动方面发挥了主导作用，以避免重复工作和资源浪费，包括由非洲地区地区航空安全小组（RASG-AFI）对所有地区安全相关举措进行地区优先排序和协调，并通过国际民航组织东部和南部非洲驻内罗毕（ESAF）地区办事处以及西部和中部非洲驻达喀尔（WACAF）地区办事处以及非洲民航委员会、地区安全监督组织、地区经济共同体（REC）和其他合作伙伴的年度协调会议进行努力。

2.3 多年来，由于国际民航组织通过非印计划开展了大量工作和活动，因此在加强非洲航空安全方面取得了重大进展。该方案在实现结合了空中航行服务（ANS）目标的阿布贾航空安全目标方面继续取得重大进展，包括：a) 提高国家安全监督系统关键要素的有效实施水平、b) 解决重大安全关切（SSC）、c) 对用于国际运行的机场进行合格审定、d) 建立和加强地区安全监督组织（RSOO）和事故与事故征候调查组织（RAIO）、以及 e) 通过各种培训活动进行能力建设。

2.4 除了传统的国家支持机制外，非印计划在过去六年中通过开发和启动特定项目采用了基于项目的方法。自 2016 年以来，非印计划指导委员会制定、提交并批准了七个项目，目前正在实施的领域为机场合格审定、搜寻和援救（SAR）、空中航行服务提供者（ANSP）同业审查、国家安全方案（SSP）实施、航空器事故和事故征候调查（AIG）、安全监督基础知识（FSO）和航空情报管理（AIM），以进一步协助各国在该地区实现可持续的航空安全监督水平。对这些项目进行了修订，并与该方案的范围和时间框架保持一致，以帮助实现广泛而具体的方案目标。

2.5 随着时间推移，在实现经修订结合空中航行服务目标的阿布贾航空安全目标以及取得可持续安全改进等方面所做的努力，已经展现具体成果。在对实施普遍安全监督审计计划纠正行动计划（CAP）的证据进行验证后显示，许多非洲国家的安全监督系统取得了重大改善，其有效实施水平成绩的提高就是明证。从 2012 年 7 月至 2022 年 4 月这段期间，在整个非印地区中，有效实施水平为 60% 或更佳的国家数量从 14 个增加到 31 个，有重大安全关切的国家数量从 20 个下降到仅有 1 个国家，涉及的一个领域为航空运营人合格审定。

2.6 各种项目实施活动也支持了各国加强在特定领域的安全监督能力。机场合格审定项目迄今使得能够对位于 13 个合格国家的 14 个国际机场进行合格审定。这一成就让非洲得到合格审定的机场百分比从 2016 年的 22% 提高到 2022 年 3 月 31 日的 32%。其中一些国家，包括其机场运营人和行业，得以建设能力并正在其领土内对其他国际机场合格审定。

2.7 在空中航行服务方面，非印计划制定了一个实施项目，通过 2015 年建立的同业审查机制支持非洲空中航行服务提供者安全和质量保证（ASQA）方案。鉴于非洲地区的空中航行服务监管监督有限，该举措的主要目标是协助空中航行服务提供者不断提高安全和空中航行服务质量。因此，制定并核准了方案参考手册以及合作框架和路线图，以便治理非洲空中航行服务提供者同业审查方案的实施以及其他空中航行服务领域的合作活动。在既定的合作框架内，并根据空中航行服务提供者路线图，在空中航行服务提供者之间签署了合作备忘录（MoC）以改善非洲大陆的空中航行服务。这一积极发展显著增加了非洲空中航行服务提供者同业审查方案的成员。目前，有 35 个国家完全支持与实现该大陆方案中结合了空中航行服务目标的阿布贾航空安全目标相关活动。在搜寻和援救、国家安全方案和航空器事故和事故征候调查项目下还提供了各种支持，以加强各国的安全监督能力。

2.8 除了正在进行的项目外，还启动了一个关于非印地区航空专业人员能力建设的新项目，培养可持续的专业人员，以履行国际民航组织各项战略目标中的有效监管和监督职责。

2.9 为了支持需要更多合格技术人员的国家，非印计划开展了许多活动，包括各种安全相关领域的研讨会和讲习班。逾 2300 名的非洲国家人员已从 2008 年至今开展的这些活动中受益。此外，在 COVID-19 大流行期间启动了另一个项目，以提高非洲最不发达国家（LDC）民航当局（CAA）航空专业人员的在线培训入学率，以维持相关民航局工作人员在一些关键运行和/或技术领域的知识、技能和整体能力。据此，共有来自 28 个国家的 110 多名参与者在这一举措下接受了培训。

2.10 关于非洲地区安全监督组织的埃祖尔韦尼部长级宣言呼吁开展一项具体研究，以支持和加强非印地区安全监督组织。根据该宣言、并考虑到国际民航组织 2017 年开展的全球地区安全监督组织评价结果，在非印计划下招聘了一名顾问以进行战略规划研究，从而支持和加强非洲地区安全监督组织。在验证研讨会期间介绍了该项研究，该研究的最终建议已准备好在预计即将于 2022 年年中举行的非印计划指导委员会会议上审议和批准。该战略的实施预计将提高该地区的地区安全监督组织有效性和可持续性。

2.11 非洲航空基础设施差距分析是根据国际民航组织理事会于其第 214 届会就执行非洲航空基础设施发展行动计划宣言和框架所做的决定（C-DEC 214/7）进行。差距分析的目的是进行逐国评估，并根据全球、地区和国家要求确定航空基础设施实施的现状，同时考虑到非洲地区现有的交通水平、需求和能力。差距分析将作为编制地区和国家航空计划的基础并提供投入，确保航空基础设施的发展符合国际民航组织的标准和建议措施，并充分配合交通量和容量需求。在这方面，该活动涉及所有非洲国家，涵盖机场、空中航行服务以及机队容量和设备相关方面。该差距分析是在非洲联盟（AU）2063 年议程旗舰项目非洲单一航空运输市场（SAATM）操作化的框架内进行。

3. 结论

3.1 尽管通过非印计划与航空伙伴合作开展了大量工作和行动，从而在加强非洲航空安全方面取得了重大进展，但目前的情况显然需要更多的努力、资源和时间，不仅为了保持和维持迄今取得的成就，还要通过向各国提供额外援助以加强其安全监督能力来提高这些成就。实现修订后结合了空中航行服务目标的阿布贾航空安全目标，对于在该地区实现全球航空安全计划和全球空中航行计划的目标至关重要。因此，需要与航空安全伙伴合作，通过非印计划继续向各国提供援助，特别是确保纳入所有与航空安全和空中航行能力与效率相关活动，包括基础设施规划。

3.2 鉴于上述情况，并考虑到第 24 次非印计划指导委员会会议批准的经修订的 2021 年至 2024 年非印计划工作方案，将非印计划从当前规划的 2024 年范围至少再延续两个三年期直到 2030 年至关重要，2022 年 5 月在尼日利亚阿布贾举行的非印计划指导委员会会议亦如此商定。