



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大蒙特利尔

委员会B

议程项目 6: 组织的安全问题

6.3: 监测和监督

6.3.1: 普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）的发展

支持和实施普遍安全监督审计计划持续监测做法结构审查得出的建议

（由澳大利亚提交及加拿大、库克群岛、多米尼加共和国、斐济、日本、基里巴斯、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、尼泊尔、新西兰、巴布亚新几内亚、新加坡、萨摩亚、南非和东帝汶为共提国）

执行摘要

本文件寻求得到会议对普遍安全监督审计计划持续监测做法结构审查专家组（GEUSR）三十七项建议的支持。本文件指出，某些建议可在对国际民航组织成本微乎其微的情况下实施，并可立即减轻会员国的负担，特别是那些参加2019年期间审计活动的成员国。

行动：请会议同意第3.1段中的建议。

1. 引言

1.1 国际民航组织大会第 39 届会议建议国际民航组织对普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）的方法、流程和工具进行审查，使成员国有机会提供用户反馈，并使国际民航组织能够规划改进该计划（参见 A39-WP/213）。

1.2 在 2017 年 3 月 3 日举行的理事会第 210 届会议第六次会议（C-DEC 210/6）上，理事会指示秘书处为 USOAP CMA 结构审查成立一个专家组（GEUSR）。

1.3 专家组由澳大利亚、巴西、佛得角、多米尼加共和国、埃及、芬兰、新加坡、南非、瑞士、美国提名的专家和一名欧洲航空安全局（EASA）的代表组成。国际民航组织秘书处提供了重要支持。

1.4 专家组在整个 USOAP CMA 结构审查期间共召开了三次会议（2017 年 4 月、2017 年 9 月和 2018 年 2 月），举行了五次电话会议并进行了信函往来。此外，该专家组还开展了一项高级别调查，以收到成员国对其工作和拟议建议的反馈意见，从 110 个成员国那里得到了积极的回应。USOAP CMA 结构审查专家组编写了一份报告（C-WP/14757），其中包含支持 USOAP CMA 的三十七项建议（附录 B）。

1.5 国际民航组织理事会（C-DEC 2014/5）审议并同意专家组的三十七项建议。

1.6 秘书处正在采取行动制定一项计划，供大会第四十届会议审议。

2. 讨论

2.1 实施 USOAP CMA 结构审查专家组的建议将减轻会员国充分参与 USOAP CMA 活动的行政负担。注意到国际民航组织理事会已审查并同意这些建议，本文件呼吁会议支持这些建议。

2.2 秘书处正在制定建议的 implementation 计划，本文承认一些建议需要详细的规划和投资。但是，有机会在大会第四十届会议之前实施若干建议。

2.3 快速实施 A 组建议（转载于附录 A）将为国际民航组织和来年参加 USOAP 审计及国际民航组织协调验证任务（ICVM）的成员国双方提供效率。这组建议实施起来成本微乎其微，并将精简规程问题的数量和成员国在收集证据、对答复进行质量检查确保一致性和通过在线框架（OLF）上传所需投入的资源。此外，这还精简了国际民航组织和成员国在未来一年计划的十三项审计和二十六项国际民航组织协调验证任务需要审查和评估的规程问题数量。这一组建议的实施可以与秘书处正在制定的全面实施计划同时启动。

2.4 此外，国际民航组织审计计划对每个成员国的审计任务采取更高效的方法所节省的资源，将释放出资源可用于开始编制关于精简的规程问题的培训和指导材料。

3. 结论

3.1 USOAP CMA 结构审查专家组的建议将支持和加强方案的成功，同时提高 USOAP CMA 方法、流程和工具的效率。请大会同意以下建议：

建议6.3/xx — 普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）

会议：

- a) 支持实施USOAP CMA结构审查专家组的三十七项建议；和
- b) 要求国际民航组织考虑实施A组建议，以便立即减轻成员国和国际民航组织有关参与国际民航组织审计、国际民航组织协调验证任务和场外验证活动的负担。这包括编写指导和培训材料，以支持实施A组建议。

附录

USOAP CMA结构审查 (GEUSR)

A组建议

- 1) 进行一次性演习，以找出和删除USOAP CMA中与安全监督或事故调查无直接关系的问题，例如基于对受害者和家属进行援助、大范围流行病和航空器合格审定的环境方面的规程问题。
- 2) 制定政策，在USOAP CMA 规程问题中排除仅涉及附件9 —《简化手续》、附件16 —《环境保护》或附件17 —《保安》的问题。
- 3) 找出其含义在其他现有规程问题中已涵盖的规程问题，并根据需要予以结合。重复性问题应删除。对于某些问题（例如培训），可能有必要评估每个业务领域的实施情况。虽然针对航空器运行（OPS）、人员执照颁发（PEL）、适航性（AIR）、机场（AGA）和事故和事故征候调查（AIG）各问一个实施规程问题，但对于空中航行服务（ANS）可能有多达7个规程问题，每个空中航行服务子领域一个。在这种情况下，建议对于空中航行服务应只有一个实施规程问题，涵盖所有空中航行服务子领域。
- 4) 确保在“建立/实施”规程问题、审计领域和关键要素之间的均衡分配/比率，这一分配/比率在未来应予以保持，以使整体有效实施分数继续是衡量一个国家安全监督能力的有用标准。
- 5) 找出并删除其要求超出国际民航组织标准的规程问题，包括那些仅基于指导材料或建议做法的规程问题。这还包括那些尽管与安全监督有关、但措辞超出了其所参照的标准的规程问题。
- 6) 通过建议1至5中所述的规程问题合理化工作，力求将规程问题总数减少10-20%。
- 7) 力求保持规程问题的数量不超过上述建议1至6中建议的规程问题合理化工作完成后达到的数量。将来应继续保持这一规程问题数量限制。