

الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: برنامجا التدقيق - نهج الرصد المستمر

تنفيذ برنامجي التدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA)

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه تقريراً مرحلياً موحداً للفترة منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن تنفيذ كل من "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP) و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" (USAP) وما يقترن بهما من أنشطة، وذلك في إطار النهج المستمر (CMA). ويتضمن المرفقان (أ) و(ب) بهذه الورقة تباغاً، معلومات مفصلة عن أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وما شهداه من تطورات خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨. وعموماً، فإن تنفيذ برنامجي التدقيق كليهما يحقق أهدافه عملاً بتوجيهات الجمعية العمومية والمجلس ووفقاً للأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالموضوع والمخرجات المتوقعة من خطة أعمال المنظمة.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالتقريرين المرحليين عن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وما يرتبط بهما من أنشطة؛
- ب) حثّ الدول على مواصلة التزامها الكامل بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)؛
- ج) تشجيع الدول على مواصلة دعمها للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) من خلال عدة أمور من ضمنها إعارة خبراء على الأجل الطويل، والمشاركة في الدورات التدريبية والندوات في هذا الشأن.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية "السلامة" و"سعة وكفاءة الملاحة الجوية" و"الأمن والتسهيلات".
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المذكورة في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة بين ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10115 - تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، التصويبان رقم ١ ورقم ٢، والإضافة رقم ١ الوثيقة Doc 10082 - الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية - تقرير اللجنة التنفيذية الوثيقة Doc 10075 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦ أكتوبر ٢٠١٦) الوثيقة Doc 10071 - الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية - تقرير اللجنة الفنية A40-WP/11 - النظام العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP) A40-WP/32 - البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP)

١ - الخلفية

١-١ انتقل "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP)، الذي تم إطلاقه في عام ١٩٩٩، نحو نهج الرصد المستمر (CMA) منذ يناير ٢٠١٣، حيث تطوّر ليصبح برنامج يقوم أكثر على المعلومات ويستند إلى تحليل المخاطر وموجه نحو النتائج. ولتحقيق التطور المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)، أوصت الجمعية العمومية، خلال دورتها التاسعة والثلاثين، بأن تقوم الإيكاو باستعراض منهجية البرنامج وعملياته وأدواته بما يمنح الدول الأعضاء فرصة لعرض تعليقات المنفعين وبالتالي تمكين الإيكاو من التخطيط لإدخال تحسينات على البرنامج (انظر الوثيقة "الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية - تقرير اللجنة الفنية (Doc 10071)").

٢-١ أما "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USAP)، الذي تم إطلاقه في عام ٢٠٠٢، فقد بدأ في عام ٢٠١٣ الانتقال نحو "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) واستُكمل في نهاية عام ٢٠١٤ بعد التنفيذ الكامل للنهج الجديد الذي يراعي عناصر من كلٍّ من الرصد المستمر والنهج القائم على تحليل المخاطر في بداية عام ٢٠١٥. وطلبت الجمعية العمومية، خلال دورتها التاسعة والثلاثين (انظر القرار ٣٩-١٨ المرفق (هـ))، أن تقوم إلى الأمانة العامة باستعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" (USAP)، وذلك بالتشاور مع الدول الأعضاء، للتأكد من توفير معلومات موثوقة إلى الدول الأعضاء فيما يتعلق بالتنفيذ الفعال لتدابير أمن الطيران على الأرض ومن مراعاة اتباع نهج يقوم على تحليل المخاطر لتنفيذ تدابير أمن الطيران.

٣-١ وتتضمن هذه الورقة تقريراً مرحلياً موحداً عن تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وما يقترن بهما من أنشطة، وذلك منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وترد تباعاً في المرفقين (أ) و(ب) لهذه الورقة معلومات مفصلة عن أنشطة البرنامجين وما شهداه من تطورات خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨. وترد المجالات الحاسمة المحددة في إطار البرنامجين المذكورين للإيكاو في المرفقين (ج) و(د).

٢ - المناقشة

١-٢ تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA)

يعرض المرفق (أ) أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) التي جرت من عام ٢٠١٦ إلى عام ٢٠١٨، بما في ذلك ٣٦ عملية تدقيق، و٥٣ بعثة من "بعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو" (ICVM)، و٥ عمليات من "عمليات تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطنية" (SSPIAs)، و٦٢ نشاطاً من أنشطة التحقق خارج الموقع و٢٣ حلقة عمل. كما أن هناك ٨ طلبات من "طلبات المعلومات الإلزامية" (MIRs). وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، أثر ما مجموعه ١٥٤ نشاطاً منفذاً في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) على التنفيذ الفعال (EI) للدول. وتوفّر الرسوم البيانية النتائج العالمية حسب مجال التدقيق والعنصر الحاسم (CE). أما مجالات التدقيق المتعلقة بأدنى مستويات التنفيذ الفعال لنظام مراقبة السلامة فتمثلت في خدمات الملاحة الجوية (ANS) (٦٥,٨ في المائة) والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA) (٦١,٥ في المائة)، في حين أن العناصر الحاسمة التي تتطوي على أدنى مستوى من التنفيذ الفعال فتمثلت في الموظفين الفنيين المؤهلين (CE-4) (٥٨ في المائة) والتزامات المراقبة (EC-7) (٥٩,٢ في المائة) وحلّ المسائل المرتبطة بالسلامة (CE-8) (٥٣,٩ في المائة). وفيما يتعلق بالمستوى المنخفض للتنفيذ الفعال للعنصر الحاسم رقم ٤ (CE-4)، هناك تشجيع مستمر على تتخذ الدول ما يلزم من تدابير لتوظيف واستبقاء الموظفين من ذوي الخبرة والكفاءات لإنشاء وتنفيذ نظام فعال ومستدام لمراقبة السلامة الجوية. ويتاح التدريب الإضافي لهؤلاء الموظفين من خلال

مكاتب الإيكاو الإقليمية و"مكتب التدريب العالمي للطيران" (GAT) للإيكاو.¹ كما أن تحقيق عدد أكبر من المهام والأكثر تعقيداً نتيجة البدء في تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) يتوقف على عمليات الإعارة في الأجلين الطويل والقصير للعمل بشكل مستدام على تشغيل الإطار والأنشطة والطلبات الحالية.

١-١-٢ أصدرت المنظمة في عام ٢٠١٦ طبعة جديدة من أسئلة البروتوكول الخاصة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) لمراعاة التعديلات التي أدخلت على أحكام الإيكاو وتعليقات الدول وأفرقة هذا البرنامج التابعة للإيكاو. وصدرت طبعة أخرى في عام ٢٠١٧ تستبعد الجوانب المتعلقة تحديداً ببرنامج السلامة الوطني (SSP) لأن المنظمة وضعت أسئلة بروتوكول ومنهجية خصيصاً لعمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIAs).

٢-١-٢ أُعدت عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIAs) باعتبارها نشاطاً من أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) لمراعاة البدء بتنفيذ التعديل رقم (١) على الملحق ١٩ - إدارة السلامة ونشر الطبعة الرابعة "لدليل إدارة السلامة" (SMM) (الوثيقة 9859 Doc). وخلال المرحلة التحضيرية (من سبتمبر ٢٠١٥ حتى أبريل ٢٠١٨) أُجريت ٦ عمليات تقييم بشكل طوعي وسري وعلى أساس استرداد التكلفة. وفي يونيو ٢٠١٨، صدرت مجموعة جديدة من أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج الوطني للسلامة (SSP)، تعكس التعديل رقم (١) على الملحق ١٩، و"لدليل إدارة السلامة" والدروس المستخلصة من المرحلة التحضيرية، حيث استخدمت هذه الأسئلة في أول عملية من "عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية" (SSPIA) في نوفمبر ٢٠١٨، وذلك بشكل طوعي وغير سري.

٣-١-٢ ولتلبية تزايد الطلبات من الدول للإيكاو للتحقق من التقدم الذي تحرزه هذه الدول في معالجة ما لديها من عيوب على مستوى السلامة، وبالتالي تحسين معدلات التنفيذ الفعال (EI)، أجرت الإيكاو أنشطة للتحقق خارج الموقع واستحدثت نوعاً جديداً من الأنشطة للتحقق من التقدم الذي تحرزه الدول في تناول أسئلة البروتوكول التي تتطلب الاستعراض في الموقع. وجرى دعم تلك الأنشطة الجديدة بفضل زيادة المشاركة النشطة للخبراء الفنيين المؤهلين من جانب الإيكاو، حيث يتولى قسم تدقيق مراقبة الملاحة الجوية والسلامة التحقق من عمليات التقييم الأولية التي يجرونها بالمقر.

٤-١-٢ واستخدمت الإيكاو أيضاً آلية "طلب المعلومات الإلزامية" (MIR) للحصول على معلومات أو وثائق من ٨ دول لاستعراض "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) والتحقق من تنفيذه، لا سيما في حالة الشواغل التي أعربت عنها الجهات الفاعلة الداخلية و/أو الخارجية إزاء جوانب من نظام مراقبة السلامة الوطنية. وتم إغلاق ٧ آليات من "طلبات المعلومات الإلزامية" بشكل مُرضٍ. وإذا لم تردّ الدول بشكل مُرضٍ على أحد "طلبات المعلومات الإلزامية" (MIR) سيؤدي ذلك إلى الخروج باستنتاج بشأن أسئلة البروتوكول أو حتى إصدار الإيكاو لشاغل من الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSC).

٥-١-٢ وفي عام ٢٠١٨، استحدثت عملية جديدة للرصد المستمر للدول التي تمكنت من معالجة الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSC) دون بناء قدرات مستدامة وكذلك لتقديم معلومات موثوقة عن تلك الدول إلى "مجلس استعراض الرصد والمساعدة" (MARB) بالإيكاو.

٦-١-٢ وفي عام ٢٠١٧، أصدرت الإيكاو الطبعة الثالثة للجزء (أ) - "إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية" من "لدليل مراقبة السلامة" (Doc 9734) لتقديم مزيد من المساعدة للدول لإنشاء وتنفيذ نُظم مراقبة السلامة لديها. وقد تم تحديث هذه الطبعة المتاحة على موقع ICAO-NET (<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Doc9734.aspx>) بحيث تعكس

^١ - المعلومات الإضافية عن برامج المساعدة الفنية، بما في ذلك التدريب المقدم من الإيكاو خلال الفترة الثلاثية الحالية، ترد بشكل منفصل في ورقة العمل A40-WP/4، والوثيقة بعنوان "المعلومات المتعلقة بالتقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية المقدم بموجب الورقة A40-WP/4" المتاحة على الرابط التالي: <http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx> وتدريب الإيكاو الوارد في أرقام عام ٢٠١٨ متاح على الرابط التالي: <https://www.icao.int/training/Documents/GAT-Statistic%20Abstract-%20Report-2018-FINAL-Web.pdf>.

التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر والتحسينات المستخلصة من الخبرة المكتسبة وتعليقات الدول وغيرها من الجهات المعنية.

٧-١-٢ وخلال الفترة الثلاثية الماضية، نظمت الإيكاو ٣ دورات تدريبية لتوحيد أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA)، اثنتان في ٢٠١٦ وواحدة في يونيو ٢٠١٨. وقد مكنت تلك الدورات موظفي الإيكاو القائمين على أنشطة البرنامج من الاطلاع على آخر التطورات والتحسينات في منهجية البرنامج وعملياته وأدواته، مما يسر تحقيق مزيد من الفعالية والكفاءة والتوحيد في التحضير لأنشطة البرنامج وتنفيذها والإبلاغ عنها.

٨-١-٢ ولا يزال الإطار الإلكتروني للبرنامج (OLF) (<https://icao.int/usoap>) يمثل المنصة الرئيسية للإيكاو لرصد المعلومات والوثائق ذات الصلة بمراقبة السلامة في الدول وتقييمها والإبلاغ عنها ولمتابعة أنشطة نهج الرصد المستمر (CMA) وإدارة البيانات الخاصة بالبرنامج في "الوقت الفعلي". كما تحتضن تلك المنصة وحدة الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) حيث تم تخزين نسخة مرقمة من الملاحق، بما يتيح للدول الإبلاغ عن الاختلافات مع أحكام الإيكاو. والإطار الإلكتروني هو أيضاً مصدر جميع بيانات الرصد والمراقبة المستخدمة في منصة iSTARS/SPACE.

٩-١-٢ وقد ساهم النجاح الذي حققه الموقع الإلكتروني (OLF) في تصميم وتطوير تطبيق مماثل سيمكّن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية من رصد أنشطة "برنامج الأغذية العالمي" (WFP) في مجال الطيران باستخدام منهجيات وعمليات وأدوات مستمدة من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

١٠-١-٢ وفي سبتمبر عام ٢٠١٧، وعلى إثر استعراض متعمق لبرنامج USOAP وتحديث عملياته وإجراءاته، تم فيه التركيز على تطبيق النهج القائم على تحليل المخاطر، استكمل البرنامج بنجاح تحوله إلى معيار ISO 9001:2015 دون أي استنتاجات. وبوشر في عام ٢٠١٨ تطبيق آليات جديدة لتعزيز منهجية إدارة المخاطر وزيادة الفعالية والموثوقية في التخفيف من المخاطر. وتشير البيانات التي جمعتها الإيكاو بفضل نظام إدارة النوعية ضمن "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) إلى أن هناك ارتياعاً عاماً بنسبة ٩٠ في المائة لدى الدول التي أدلت برأيها بخصوص أنشطة البرنامج التي جرى الاضطلاع بها في الفترة من ٢٠١٦-٢٠١٨.

١١-١-٢ وفي إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"، تم استحداث آلية الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs) في عام ٢٠٠٦، وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، تم تحديد شاغل جديد من الشواغل البارزة في مجال السلامة في دولة واحدة، بينما تمكنت ٩ دول من حلّ الشواغل البارزة في مجال السلامة التي حدّتها الإيكاو. وحتى تاريخ ٢٠١٨/١٢/٣١، بقيت ٥ شواغل بدون حل لدى خمس دول وذلك على المستوى العالمي.

١٢-١-٢ بعد أن أجرى المجلس استعراضاً لقرارات ومقررات الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين، أنشأت الأمانة العامة مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (GEUSR)، من أجل القيام باستعراض مستقل للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)، مع مراعاة تطور استراتيجية الإيكاو الخاصة بالسلامة والتقدم الذي أحرزته الدول في تنفيذ أحكام الملحق ١٩ ولاسيما المقترحات الخاصة بالبرنامج الوطني للسلامة.

١٣-١-٢ وقد أعدت "مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (GEUSR) ٣٧ توصية تم تقديمها واعتمادها من قبل المجلس (انظر موجز القرارات C-DEC 214/5) وتم الاتفاق عليها خلال المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13). كما دعا هذا المؤتمر الإيكاو إلى الإسراع في تنفيذ بعض التوصيات الصادرة عن مجموعة الخبراء المذكورة وإنشاء مجموعة قبل انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو من أجل استكشاف سبل تقادي ازدواجية الجهود وإقامة التآزر لتعزيز كفاءة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA)، مع الحفاظ في الوقت ذاته على الضمانات لتحقيق الاستقلالية

والعالمية والتوحيد القياسي والقبول على المستوى العالمي في تنفيذ البرنامج. وعملاً بتعليمات من المجلس، أعدت الأمانة العامة خطة عمل لتطبيق التوصيات الصادرة عن مجموعة الخبراء (GEURS)، مع مراعاة توخي المجلس الحذر إزاء بعض العناصر. أما تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA)، بما في ذلك التوصيات الصادرة عن مجموعة الخبراء (GEURS) وما يتصل بها من خطة عمل والخطوات التي ينبغي اتخاذها لتناول نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية والتحسينات التنظيمية لدعم تنفيذ نواتج المجموعتين فترد في ورقة عمل منفصلة (انظر ورقة العمل (A40-WP/11).

٢-٢ تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)

١-٢-٢ من أهم التغييرات التي شهدها "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) خلال الدورة الثانية من عمليات التدقيق استيعاب البيانات الخاصة بقواعد قياسية معينة من حيث صلتها بجميع العناصر الحاسمة ذات الصلة من نظام المراقبة. وهذا ما يجعل "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) يتيح تقييمات محددة دولية وإقليمية وعالمية للمجالات التي تحتاج إلى بناء القدرات. أما التغيير الرئيسي الثاني فهو التوثيق المنفصل لتطبيق كل قاعدة قياسية من الناحية التشغيلية فيما يتصل بتدابير أمن الطيران الوقائية، وهو ما يمكن "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) من الإبلاغ بدقة عن مدى الامتثال من ناحية العمليات على صعيد الدولة والإقليم وعلى الصعيد العالمي.

٢-٢-٢ ويتمثل التغيير الجوهرى الآخر في "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) خلال الدورة الثانية في قدرته على تحديث نتائج التدقيق بحيث تعكس التقدم الذي أحرزته الدولة أو الحالات التي لم تعد فيها تلك النتائج تبين بدقة واقع الحال. ولهذا الغرض، شرع "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) في إخضاع الدول لعمليات تدقيق هادفة استناداً إلى تقييم المخاطر واحتياجات تلك الدول.

٣-٢-٢ وشهد "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) على مدى السنوات الثلاث الأولى، عمليات تنقيح وتحسين كثيرة لمنهجيته كي تصبح أكثر استجابة لاحتياجات الدول الأعضاء وتضفي مزيداً من الدقة على نتائج التدقيق. وتشمل تلك التحسينات، في جملة الأمور، مايلي:

أ) الانتقال من نهج يتمحور حول الأنشطة ويغطي ملاحظات بخصوص رحلات وعمليات محددة سلفاً إلى نهج يتمحور حول تدقيق المجالات ويتيح قدرأ أقل قابلية للتوقع بالنسبة للرحلات والعمليات المحددة التي يجري تقييمها؛

ب) مراعاة العلاقات المتبادلة بين الملاحظات التشغيلية وأنشطة التدريب ومراقبة النوعية ذات الصلة التي جرى تقييمها في عملية التدقيق.

٤-٢-٢ ومن التحديات البارزة التي واجهها برنامج التدقيق التعديلات المتواترة على الملحق السابع عشر "الأمن" - "حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع" والملحق التاسع - "التسهيلات". ومع إدخال تعديل جديد على الملحق، يتعين العمل بعناية على تنقيح أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) لضمان قدرة المدققين على معالجة القواعد القياسية الجديدة والمعدلة على نحو شامل. وتجري الأمانة العامة مشاورات مع فريق الدراسة التابع لها (SSG) بخصوص أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) والمعدلة حديثاً. ويتمثل الغرض من أسئلة البروتوكول في ضمان تغطيتها لجميع الجوانب اللازمة لتأمين تطبيق القواعد القياسية، بصرف النظر عما إذا كانت الدولة تعتمد نهجاً إلزامياً أو نهجاً يقوم على تحليل المخاطر ويركز على النتائج. وهذا ما يكفل المساواة في تقييم جميع النظم دون أخذ نطاق أنشطتها في الحسبان.

٥-٢-٢ وتم إبراز اثنين من التحديات الإضافية التي تواجه "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" (USAP) في "مكتب التقييم والمراجعة الداخلية" (EAO) فيما يخص المراجعة الداخلية التي قام بها في عام ٢٠١٨ لقسم تدقيق أمن الطيران (IA/2018/4). ويتمثل التحدي الأول في أن أكثر من ٣٠ في المائة من عمليات التدقيق المزمعة لم تنفذ في عامي ٢٠١٦ و٢٠١٧، ويُعزى ذلك إلى حد كبير إلى الطلبات المقدمة من الدول الأعضاء من أجل تأجيلها. وفي هذا الصدد، تواظب الأمانة العامة على عدم تشجيع الدول على تأجيل عمليات التدقيق المزمعة وسيتم إدراج النص ذي الصلة بالموضوع في قرار الجمعية العمومية الذي يتناول "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" (USAP). أما التحدي الثاني فيتمثل في أن القادة الخمسة في فريق التدقيق العامل في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) هم من الموظفين المُعارين. كما ينبغي أن تنظر الدول في أفضل السبل لتسوية أوضاع جميع المناصب القادة في الفريق ضمن برنامج التدقيق.

٦-٢-٢ ومن الشواغل الأخرى المرتبطة ببرنامج التدقيق، التوحيد في تفسير القواعد القياسية الخاضعة للتدقيق باستخدام أسئلة البروتوكول المقترنة بها. ولمعالجة هذه المشكلة، تمت مراجعة الدورة التدريبية للمدققين، في عام ٢٠١٧، كي تشمل نمودجا مفصلاً تتعلق بتفسير القواعد القياسية، وتوفر دورات لتجديد المعارف في يوم التحضير لعملية التدقيق. علاوة على ذلك، تضاف إلى أسئلة البروتوكول بشكل منتظم ملاحظات وإرشادات موجهة للمدققين لمساعدتهم في ضمان التوحيد أثناء عملية التدقيق. وأخيراً، يولى الاهتمام على نحو متواصل، أثناء عملية الاستعراض الفني للقرارات، لضرورة ضمان التوحيد. وفي هذا الصدد ينظر فريق الدراسة التابع للأمانة المعني بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) في هذا الموضوع على نحو وثيق لتحديد استراتيجيات أخرى لزيادة تعزيز البرنامج.

٧-٢-٢ وبناء على توصية المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران (HLCAS/2)، استعانت الأمانة العامة بفرقة الدراسة التابعة لها والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) في استكمال الاستعراض الشامل والمتعمق للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA). وترد في ورقة عمل منفصلة (انظر ورقة العمل A40-WP/32) نتائج الاستعراض وما تمخض عنه من توصيات فضلاً عن خطة عمل لتنفيذ تلك التوصيات ومعلومات إضافية تتعلق بتطور "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)، استناداً إلى مخرجات المؤتمر. وسجري تنفيذ التوصيات المعتمدة خلال الفترة الثلاثية المقبلة.

٨-٢-٢ ويبين المرفق (ب) أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) التي اضطلع بها خلال الفترة المشمولة بالتقرير (١ يناير ٢٠١٦ إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٨) بما في ذلك عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة والندوات الإقليمية ودورات تدريب المدققين. وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، أدت أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) ومجموعها ٧٩ نشاطاً إلى تغيير مؤشرات في مراقبة أمن الطيران من جانب الدول. وتبرز الرسوم البيانية مؤشرات المراقبة والامتثال على الصعيد العالمي. والعناصر الحاسمة التي لم تشهد سوى نسبة منخفضة من التنفيذ هي العنصر الحاسم رقم ٧، التزامات مراقبة الجودة (٥٤،٩٨ في المائة)، والعنصر الحاسم رقم ٨، حلّ الشواغل الأمنية (٦٣،٣١ في المائة)، بينما تتمثل مجالات التدقيق ذات المعدل المنخفض للامتثال في مهام مراقبة الجودة (٧٠،١٦ في المائة) وأمن البضائع وخدمات المطاعم والبريد (٧٤،٧٨ في المائة).

٩-٢-٢ واستُحدثت آلية الشواغل البارزة في مجال الأمن في عام ٢٠١٠ لأغراض عمليات التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" (USAP)، لكن عدداً من الدول خضعت لتدقيق ضمن الدورة الثانية قبل إكمال تلك الآلية. وأعطيت للكثير من تلك الدول الأولوية فيما يتعلق بالتدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA). ونتيجة لذلك، تم الكشف عن عدد من الشواغل البارزة في مجال أمن الطيران. وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، جرى الكشف عن مزيد من الشواغل في ٥ بلدان، بينما استطاعت ٣ بلدان أن تحل شواغلها البارزة. وحتى ٢٠١٨/١٢/٣١، ظل ١٣ شواغلاً بدون حل في ٥ بلدان، وذلك على المستوى العالمي.

٣- الخلاصة

١-٣ يؤدي برنامجا تدقيق السلامة الجوية وأمن الطيران دوراً حيوياً في إجراء تقييمات مستقلة وموضوعية لقدرة الدول الأعضاء على مراقبة السلامة وأمن الطيران، وكذا لمدى استدامة نظمها. ويوفر برنامجا التدقيق أيضاً مساعدة، ما أحوج الدول إليها، في شكل توصيات لتوجيه جهود تلك الدول نحو تحسين نظم سلامة وأمن الطيران. وفي هذا السياق، فإن مشاركة الدول في برنامجي التدقيق يعكس التزام أسرة الطيران، على الصعيد العالمي، بمواصلة تحسين القواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو وتنفيذها بشكل كامل.

٢-٣ وإلى جانب المساعدة المباشرة المقدمة للدول، يتيح "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) للدول والمنظمات معلومات هامة تساعد على توجيه أنشطة المساعدة ورسم السياسات في مجال الطيران. كما أن برنامجي التدقيق يواصلان الاضطلاع بدور محوري في الكشف عن العيوب البارزة التي تشكل خطراً على الطيران المدني الدولي والتخفيف من حدة آثارها. ومع ذلك، فإن نتائج هذين البرنامجين تبيّن بأن عدداً من الدول لا تزال تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها، بما يستوجب مواصلة الرصد وتقديم المساعدة من جانب الإيكاو وشركائها.

APPENDIX A

**DETAILED INFORMATION ON USOAP CMA ACTIVITIES AND DEVELOPMENTS
IN THE TRIENNIUM 2016 TO 2018**

1. Table 1 below provides detailed information on USOAP CMA activities and developments in the triennium 2016 to 2018. All activity results, except those for the SSPIAs, are available on the USOAP CMA online framework at: <https://www.icao.int/usoap>.

Activity	Conducted	Comments
1. On-site USOAP CMA Activities		
1.1	<i>USOAP CMA Audits</i>	
	<p>Determine States' capabilities for safety oversight by assessing the effective implementation of the critical elements of a State safety oversight system.</p> <p>All audits are listed in chronological order.</p> <p>2016: 12 audits were conducted in the following: Kyrgyzstan, Nigeria, Kuwait, Ukraine, Malaysia, Senegal, Morocco, Tajikistan, Honduras, Israel, Cambodia and New Zealand.</p> <p>2017: 11 audits were conducted in the following: Ukraine, Australia, Uzbekistan, South Africa, Colombia, Germany, Honduras, Lebanon, Bahamas, India and the European Aviation Safety Agency (EASA).</p> <p>2018: 13 audits were conducted in the following: Denmark, Brazil, Bulgaria, Botswana, Sri Lanka, Kenya, Gambia, Iran (Islamic Republic of), Poland, Qatar, Mauritania, Cambodia and Myanmar.</p>	<p>Total number of audits conducted during the triennium: 36</p>

Activity	Conducted	Comments
1.2	ICAO Coordinated Validation Missions (ICVMs)	
	<p>Assess the status of corrective actions taken by the State to address previously identified findings and determine whether or not the State has satisfactorily resolved deficiencies, including any Significant Safety Concerns (SSCs).</p>	<p>All ICVMS are listed in chronological order.</p> <p>2016: 17 ICVMS were conducted in the following: Uruguay, Zambia, Kazakhstan, Georgia, Lebanon, Togo, Jamaica, Viet Nam, Paraguay, Bolivia, North Macedonia, Sweden, Egypt, Cyprus, Guyana, Guinea and Equatorial Guinea.</p> <p>2017: 21 ICVMS were conducted in the following: Equatorial Guinea (cost-recovery), Costa Rica, France, Angola, Chile, United Republic of Tanzania, Jordan, Philippines, Trinidad and Tobago, Nepal, Rwanda, Mongolia, Finland, Bangladesh, Panama, Thailand, Australia, Indonesia, Burkina Faso, Kuwait, and Portugal.</p> <p>2018: 15 ICVMS were conducted in the following: Madagascar, Guatemala, Papua New Guinea, Georgia, Seychelles, Bahrain, Norway, Cabo Verde, Azerbaijan, Bhutan, Peru, Mozambique, Democratic Republic of the Congo, India and Malawi.</p>
1.3	State Safety Programme Implementation Assessments (SSPIA)	
	<p>Assess the progress made by States in SSP implementation.</p>	<p>All SSPIAs are listed in chronological order.</p> <p>A total of 5 SSPIAs were conducted in this triennium: United Arab Emirates¹, France¹, China¹, Singapore¹ and Finland².</p> <p>¹The SSPIAs conducted in these States were on a confidential, voluntary and cost-recovery basis. Results were only made available to the States concerned.</p> <p>²This SSPIA was the first one to be performed on a voluntary and non-confidential basis.</p>

Activity	Conducted	Comments
2. Off-site USOAP CMA Activities		
2.1 Off-site Validation Activities		
2.1	<p>Assess the status of corrective actions taken by the State to address previously identified findings and determine whether or not the State has satisfactorily resolved deficiencies, without conducting an ICVM.</p> <p>All off-site validation activities are listed in chronological order.</p> <p>2016: 19 off-site validations were conducted in the following: Namibia, Nepal, Germany, Vanuatu, France, Hungary, Paraguay, Indonesia, Australia, Finland, Dominican Republic, Liberia, Togo, Jamaica, El Salvador, Dominican Republic, Ireland, Serbia and Congo.</p> <p>2017: 23 off-site validations were conducted in the following: Malta, Gabon, Belgium, United Republic of Tanzania, Hungary, Dominican Republic, Chad, Denmark, Lithuania, Equatorial Guinea, Benin, Turkey, Philippines, Mozambique, Fiji, Nicaragua, Chad, Romania, Trinidad and Tobago, Norway, Nicaragua, Bulgaria and Italy.</p> <p>2018: 20 off-site validations were conducted in the following: Rwanda, South Africa, Uruguay, Chile, Bosnia and Herzegovina, Finland, Ethiopia¹, Mozambique, Malta¹, Slovenia, Bolivia, Senegal, Estonia¹, Greece, Spain, Papua New Guinea, Hungary</p>	<p>Total number of off-site validation activities conducted during the triennium: 62</p> <p>¹ Two off-site validation activities were conducted each for Estonia, Ethiopia and Malta.</p>
2.2 Mandatory Information Requests (MIRs)		
	<p>Request information or documentation needed for USOAP CMA assessment and validation.</p> <p>All MIRs issued are listed in chronological order.</p> <p>2016: 3 MIRs were issued to Vanuatu, Liberia and Thailand.</p> <p>2017: 2 MIRs were issued to Senegal and Bolivia.</p> <p>2018: 3 MIRs were issued to the Democratic Republic of the Congo, EASA and the Central African Republic.</p>	<p>Total number of MIRs issued during the triennium: 8</p>

Activity	Conducted	Comments
3. Training		
3.1 Training of Auditor and Subject Matter Expert Nominees		
<p>Manage the USOAP CMA computer-based training (CBT) as a tool for the selection and training of potential auditors and subject matter experts of the USOAP CMA.</p>	<p>63 nominees qualified for training of auditors and subject matter experts and were enrolled in the USOAP CMA CBT in 2016 to 2018.</p> <p>Since the launch of the CBT in 2011, 435 participants from 73 States and 8 international/regional organizations have completed the CBT.</p> <p>The USOAP CMA roster now includes a total of 114 qualified USOAP auditors.</p>	<p>States and recognized organizations are invited to nominate experts for secondment to ICAO as auditors and subject matter experts, on a long- or short-term basis, in support of the USOAP CMA.</p> <p>During the 2016 – 2018 triennium, France, the Republic of Korea, Malaysia and Singapore provided long-term secondments to support the USOAP CMA.</p>
3.2 Familiarization Training for State Employees		
<p>Provide training to States' National Continuous Monitoring Coordinators (NMCs) and familiarize States' safety oversight employees with USOAP CMA methodology and activities.</p>	<p>Since the launch of the CBT in 2011, 1,336 participants from 116 States and 15 international/regional organizations have taken the CBT for NCMC and familiarization training.</p>	<p>NMC and familiarization training allows States to enhance the knowledge and competency of their aviation safety personnel regarding USOAP CMA, particularly in preparing for an upcoming USOAP CMA activity.</p>
3.3 Workshops		
<p>Assist States in their participation in USOAP CMA and, particularly, preparation for an upcoming USOAP CMA activity.</p>	<p>In the triennium 2016 – 2018, 23 workshops were conducted, with 719 participants from 102 States and 7 international/regional organizations.</p> <p>8 regional workshops were budgeted and conducted by ICAO, covering all 7 Regional Offices (APAC was visited twice).</p> <p>15 workshops were conducted on a cost-recovery basis in the following (listed in chronological order): Turkey; Qatar; Jordan; Eastern Caribbean Civil Aviation Authority (ECCAA); Republic of Korea¹; Kenya, Guyana, Indonesia, Saudi Arabia, North Macedonia, Iran (Islamic Republic of), South Africa, and Canada.</p>	<p>¹ Three cost-recovery workshops were held in the Republic of Korea.</p>

GRAPHIC SUMMARY

- 2. Figures A-1 and A-2 provide a graphic summary of the USOAP CMA status at the global level by audit area and by Critical Element, respectively.
- 3. Since the inception of USOAP, 185 Member States have received a USOAP audit. As of 31 December 2018, the average EI score at the global level was 67.68 per cent. Out of the 185 audited Member States, 135 have an EI of 60 per cent or higher.

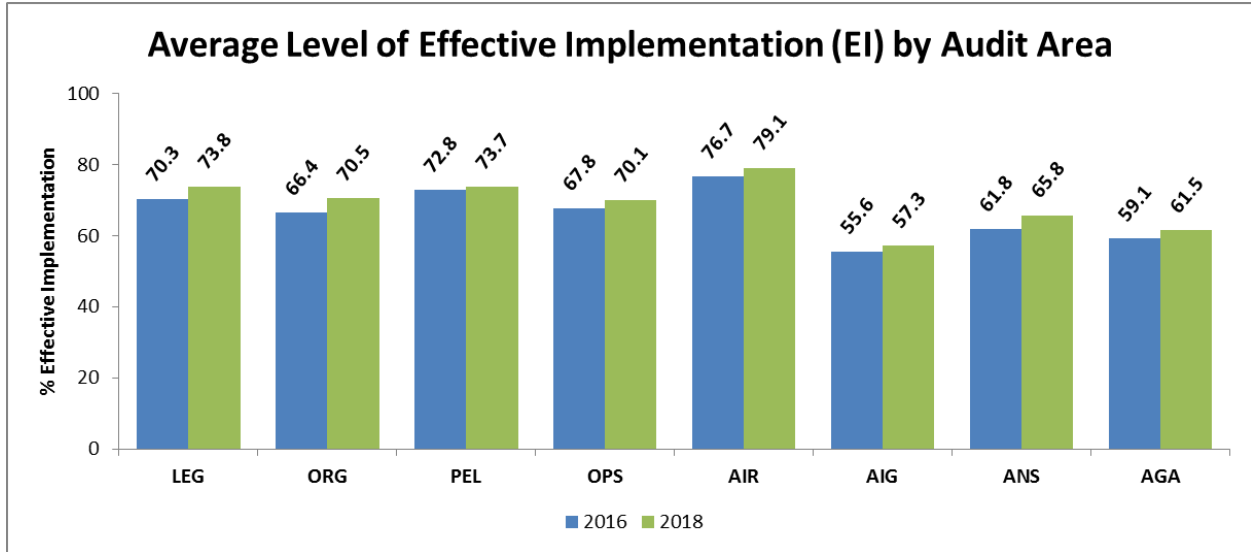


Figure A-1. Average global level of effective implementation (EI) by Audit Area

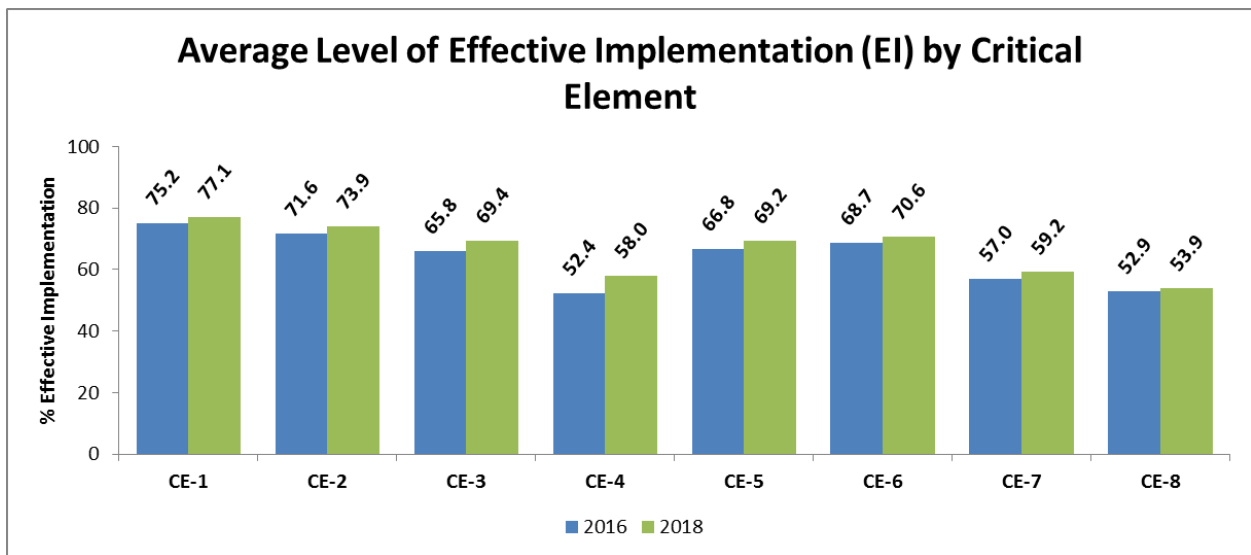


Figure A-2. Average global level of effective implementation (EI) by Critical Element

APPENDIX B

**DETAILED INFORMATION ON USAP-CMA ACTIVITIES
AND DEVELOPMENTS IN THE TRIENNIUM 2016 TO 2018**

1. The table below provides details on the USAP-CMA activities and developments from 1 January 2016 to 31 December 2018.

Activity	Conducted	Comments
1. USAP CMA Activities		
1.1	<i>USAP CMA Audits</i>	
	<p>Determine States' capabilities for security oversight by assessing the effective implementation of the critical elements of a State's aviation security and oversight systems.</p> <p>2016: 24 audits (3 documentation-based) were conducted in 2016: Albania, Australia, Bahamas, Bosnia and Herzegovina, Botswana, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Cambodia, Canada, Congo, Cyprus*, Estonia*, Guyana, Hungary*, Niger, North Macedonia, Oman, Paraguay, Sao Tome and Principe, Solomon Islands, Suriname, Tunisia, United Arab Emirates and Venezuela (Bolivarian Republic of).</p> <p>2017: 26 audits (7 documentation-based) were conducted in 2017: Belarus, Bolivia (Plurinational State of), Chad, China*, Colombia, Croatia*, Czechia*, Democratic Republic of the Congo, Dominican Republic, Ecuador, Gabon, Indonesia†, Italy*, Jordan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Latvia*, Mexico, Poland*, Qatar, Sao Tome and Principe†, Slovakia*, Thailand, Togo, Uganda and Zambia.</p> <p>2018: 29 audits (4 documentation-based) were conducted in 2018: Angola, Antigua and Barbuda, Bahrain, Bangladesh, Burundi, Cameroon†, Chile, Denmark*, Djibouti, Gambia, Germany*, Guatemala, Guinea-Bissau, Honduras†, India, Lao People's Democratic Republic,</p>	<p>Audits include documentation-based audits, as well as full and limited scope on-site audits.</p>

* Documentation-based audit

† Limited scope audit

Activity		Conducted	Comments
		Marshall Islands, Mauritania, Micronesia (Federated States of), Myanmar, Namibia, Netherlands*, Philippines, Romania*, Rwanda, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent and the Grenadines, Senegal and Turkmenistan.	
1.2	Validation Missions		
	Gather evidence to assist the ICAO SSeC validation committee to determine whether or not the State has satisfactorily mitigated or resolved Significant Security Concerns (SSeCs).	2016: 3 on-site validations missions 2017: 3 on-site validation missions 2018: 1 remote validation mission	
1.3	Other		
	Participate as observers in European Commission (EC) airport inspections and appropriate authority inspections.	2016: One airport inspection 2017: One airport inspection 2018: One appropriate authority inspection	
2. Training			
2.1	Auditor Training Courses		
	Provide training for potential USAP-CMA auditors in all three audit languages.	2 auditor training courses were conducted between 2016 and 2018, resulting in the successful certification of 25 new USAP-CMA auditors and the re-certification of 3 auditors. The USAP-CMA roster now includes a total of 151 certified USAP-CMA auditors.	States and recognized organizations are requested to nominate experts for secondment to ICAO as auditors and subject matter experts, on a long- or short-term basis, in support of the USAP-CMA. During the 2016 – 2018 triennium, France and the United States have provided long-term secondments to support the USAP-CMA.
2.2	Regional Seminars		
	Provide training to States' National Coordinators (NCs)	Since 2016, 7 regional USAP CMA seminars have been conducted, covering the APAC, ESAF (2), EUR/NAT (2),	NC and familiarization training allows States to enhance the knowledge and

Activity	Conducted	Comments
and familiarize States' security oversight employees with the USAP-CMA methodology and activities.	MID, and WACAF ICAO regions, with a total of 281 participants. Since the launch of the USAP CMA, a total of 653 participants have taken part in this training in all ICAO regions.	<p>competency of their aviation security personnel regarding the USAP CMA, particularly for preparing for a scheduled USAP CMA activity.</p> <p>Note: Three additional seminars in the APAC, NACC and SAM Regions planned in 2019.</p>

2. The graphs below provide a summary of the global level of sustainability of a State's aviation security oversight systems, by Critical Element. This global average is the combined result from the 113 USAP-CMA audits conducted to date and the second cycle audit results for the States that have yet to receive a USAP-CMA audit.
3. The current average EI score at the global level is 72.69 per cent. Out of the 181 audited Member States, 120 have an EI of 65 per cent or higher.

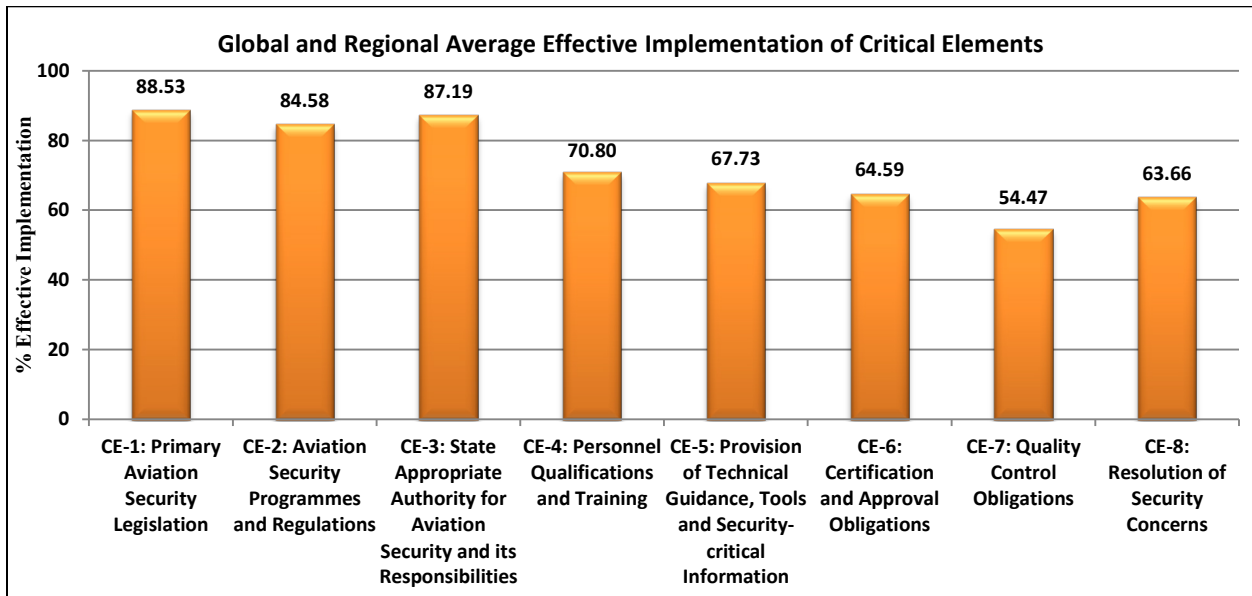


Figure B-1. Average global level of sustainability of a State's aviation security oversight systems, by Critical Element

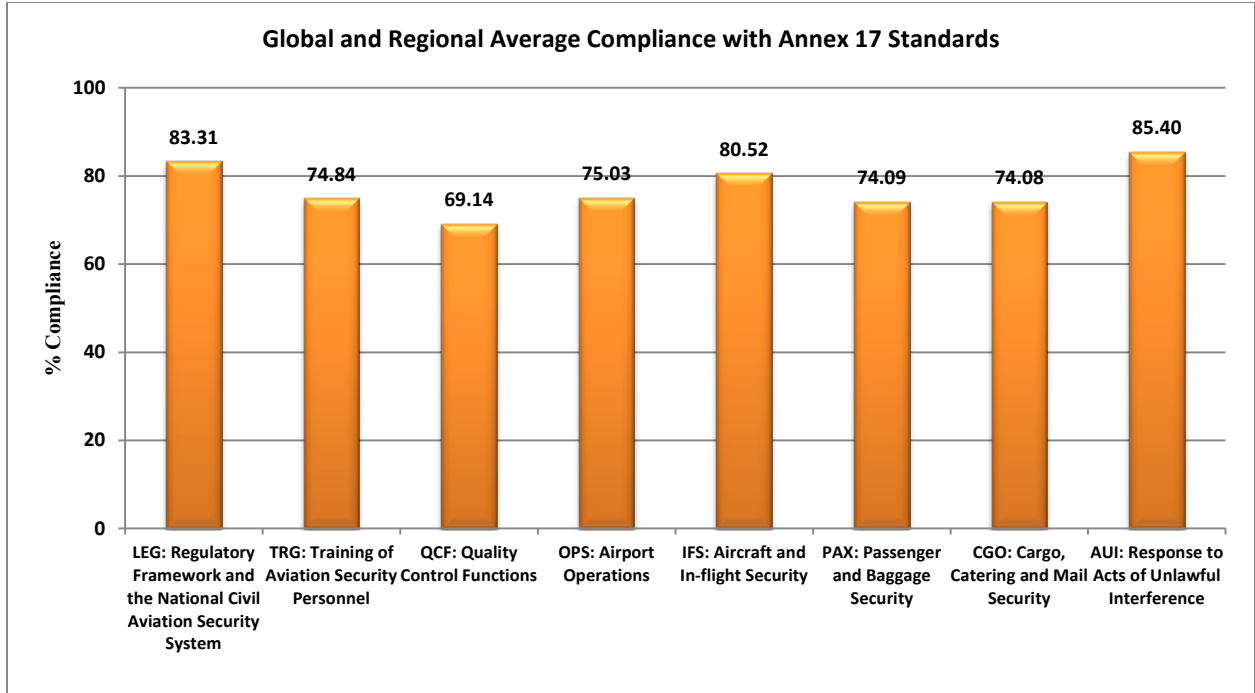


Figure B-2. Average level of compliance by audit area

APPENDIX C

CRITICAL ASPECTS IDENTIFIED BY THE USOAP CMA IN THE TRIENNIUM 2016 TO 2018

This appendix outlines a number of critical deficiencies related to safety oversight and accident/incident investigation, for which USOAP CMA activities have identified that most States continue to face challenges. Additional information is available at the USOAP report 2016-2018 (https://www.icao.int/safety/CMAForum/Documents/USOAP_REPORT_2016-2018.pdf). Solutions available through ICAO to address these challenges are presented in A40-WP/4-EX/1.

1. PRIMARY AVIATION LEGISLATION AND SPECIFIC OPERATING REGULATIONS (LEG)

1.1 More than half of States lack comprehensive and appropriate procedures to timely amend their regulatory schemes and bring them into full accord with the Annexes to the Chicago Convention. A significant number of States that ratified Article 83 *bis* do not have an adequate legal framework for the transfer of functions and duties or its recognition. Other critical deficiencies for States in this area are the identification of differences and significant differences between the Standards and Recommended Practices (SARPs) and States' regulations and practices for notification to ICAO and/or publication in the aeronautical information publication (AIP). An important number of States face challenges in granting exemptions supported by an appropriate legal basis or being fully compliant with national regulations and procedures. States also have difficulties in establishing a framework to enable an effective enforcement of primary aviation legislation and specific operating regulations.

2. CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ORG)

2.1 An important number of States have yet to clearly define the functions and responsibilities related to safety oversight and accident and incident investigation aiming at avoiding overlaps and establishing proper coordination between relevant authorities. A significant number of States do not ensure that their civil aviation or accident investigation authorities recruit and retain sufficient qualified technical personnel to perform their functions and responsibilities. Likewise, many States have not effectively provided training to their inspectors and/or investigators. The lack of or insufficient number of qualified inspectors remains the main obstacle to the implementation of an effective State safety oversight system.

3. PERSONNEL LICENSING AND TRAINING (PEL)

3.1 More than half of States have not appropriately implemented a training programme for personnel licensing staff and other technical personnel. In addition, an important number of States have not implemented procedures for granting licences and have not effectively implemented a system for the supervision of training programmes related to the first issuance of licences. Finally, States continue to

face challenges in effectively implementing a system for the supervision and control of flight as well as practical test delivery, which ensures consistency and reliability of testing by the designated flight and practical examiners.

4. AIRCRAFT OPERATIONS (OPS)

4.1 A third of States have not implemented a thoroughly documented air operator certification (AOC) process and/or have not yet established or properly implemented procedures for the issuance of approvals and authorizations contained in the operations specifications associated with the AOC. A significant number of States have not established and implemented a comprehensive surveillance programme to verify that all AOC holders comply, on a continuing basis, with applicable requirements. In similar numbers, States do not verify that foreign operators comply with applicable international requirements and the provision of their AOCs and associated specifications. Almost half of States have not implemented a system to document, record progress and resolution of deficiencies detected from the surveillance of air operators. A significant number of States lack main elements of an effective system to oversee the transport of dangerous goods.

5. AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT (AIR)

5.1 Establishing or implementing surveillance programmes for AOC holders and/or approved maintenance organizations continues to be a common deficiency in almost half of States. Likewise, many States have not effectively conducted ongoing surveillance of air operators' reliability programmes and have deficiencies in taking appropriate actions resulting from reliability monitoring. A large number of audited States do not ensure that operations derived-equipment, which are not part of the type certification of aircraft, are appropriately installed and maintained. An important number of States do not have an effective tracking system for deficiencies identified during surveillance activities and their timely resolution. Similarly, many States that have delegated certain safety oversight tasks do not carry out effective surveillance of their performance.

6. AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION (AIG)

6.1 More than half of States do not have or have not implemented a comprehensive investigation manual, checklists or associated guidance to provide investigators with detailed, customized and practical procedures to perform all investigation related tasks. A significant number of States lack procedures and guidance for the issuance and recording of safety recommendations as well as for the monitoring of the progress of corresponding safety actions. More than half of States have not established mechanisms to ensure the cooperation between aircraft accident investigators and judicial authorities, while ensuring the separation between the two types of investigations. Finally, a large number of audited States have not established or effectively implemented comprehensive training programmes and training plans.

7. AIR NAVIGATION SERVICES (ANS)

7.1 Many States do not effectively conduct surveillance over the service providers of instrument flight procedure design, search and rescue, cartography and aeronautical information. A

significant number of States have not implemented a system to take appropriate and timely actions, including enforcement measures, to resolve identified safety issues in the aforementioned areas. A similar number of States do not ensure that safety reviews are conducted regularly by the air traffic services providers. More than half of States have not established or implemented a comprehensive training strategy supported by sufficient financial resources, resulting in insufficient training programmes to ensure that the ANS inspectors acquire and maintain the necessary competencies to effectively perform the related safety oversight functions. Only half of States have documented processes to ensure that the inspectors have satisfactorily completed an on-the-job training before being assigned to perform their tasks and responsibilities.

8. **AERODROMES AND GROUND AIDS (AGA)**

8.1 Many States have not established a process for the certification of aerodromes and more than half of States have not yet fully implemented the certification requirements. A significant number of States have not developed or implemented a formal surveillance programme for the continuing supervision of the operations conducted by aerodrome operators. Many States have not established a process to validate the use of aeronautical studies or risk assessments to justify an application for an exemption or exception as well as its continuous need. A large number of audited States do not have a quality system in place to verify the accuracy and compliance of aerodrome data with the regulations and to ensure that the accuracy, integrity and protection requirements for aeronautical data reported by the aerodrome operator are met throughout the data transfer process.

APPENDIX D

CRITICAL AREAS IDENTIFIED BY THE USAP-CMA IN THE TRIENNIUM 2016 TO 2018

This appendix outlines a number of critical deficiencies related to aviation security and oversight systems with which most States continue to face challenges, as identified by USAP-CMA audits. Additional information on these critical areas is available in the annual USAP-CMA Analysis of Audit Results booklet on the USAP secure website. Solutions available through ICAO to address these challenges are presented in A40-WP/4-EX/1.

1. REGULATORY FRAMEWORK AND THE NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY SYSTEM (LEG)

1.1 States' national documentation does not always accurately reflect or reference aviation security requirements and measures in effect in audited States, nor does it establish sufficient guidance to ensure the efficient, effective and consistent application of aviation security policies and requirements. Moreover, the lack of qualified national aviation security inspectors, possessing sufficient legal authority and enforcement powers, remains a significant obstacle to the implementation of an effective State aviation security oversight systems. A majority of audited States do not have an appropriate risk assessment methodology or a regularly functioning National Civil Aviation Security Committee.

2. TRAINING OF AVIATION SECURITY PERSONNEL (TRG)

2.1 A large number of audited States do not ensure the development or the implementation of an effective training programme for national aviation security inspectors and almost half of National Civil Aviation Security Training Programmes (NCASTP) lack sufficient detail regarding training requirements for all aviation security personnel. Furthermore, many States have not implemented a system: to ensure that all relevant entities have established training programmes for their staff; to identify training needs; and to ensure that initial, on-the-job and recurrent training is completed as required. A considerable number of audited States have not developed terms and conditions for the certification of aviation security screeners and instructors.

3. QUALITY CONTROL FUNCTIONS (QCF)

3.1 The audit programme has identified that many States have not developed sufficient guidance material, such as audit/inspection checklists and test protocols, for the use of their national aviation security inspectors. In addition, a majority of States do not use an appropriate risk assessment methodology to determine priorities and frequency of national quality control activities. Many operational aspects of aviation security are not effectively and regularly monitored for compliance with national requirements, and many entities with aviation security responsibilities are not systematically subjected to

oversight. These deficiencies are compounded by the fact that many audited States fail to keep accurate records and to effectively resolve deficiencies identified through their quality control systems.

4. AIRPORT OPERATIONS (OPS)

4.1 A majority of audited States have not implemented a process to ensure that airport security programmes (ASPs) meet the requirements of their National Civil Aviation Security Programme (NCASP). Airport-level coordination and oversight are often ineffective and only less than half of audited States ensure that internal quality control programmes are implemented. Airport personnel identification and vehicle pass systems are another area where deficiencies are frequently identified. A majority of States are also unable to establish minimum detection settings for security screening equipment, including specifications of performance test pieces, and to ensure that regular maintenance and performance testing are consistently and effectively implemented for such equipment.

4.2 With regard to the operational implementation of security measures, frequently identified deficiencies include screening and security controls of persons other than passengers, items carried and vehicles being granted access to security restricted areas. In addition, a sizeable minority of States do not ensure that landside areas have been clearly identified at each airport serving civil aviation and that relevant security measures are established in accordance with a risk assessment.

5. AIRCRAFT AND IN-FLIGHT SECURITY (IFS)

5.1 The most frequent deficiency observed in States regarding aircraft and in-flight security is the lack of a process to ensure that aircraft operators establish and maintain written aircraft operator security programmes (AOSPs) that meet the requirements of the NCASP. With regard to aircraft checks and searches, over half of audited States have not completed risk assessments to determine whether an aircraft security check or a search should be conducted, and such activities are often not consistently and effectively implemented.

6. PASSENGER AND BAGGAGE SECURITY (PAX)

6.1 Just over half of audited States have not ensured that relevant airport entities have developed sufficiently detailed procedures for the screening of originating passengers, their cabin and hold baggage. In practice, the audits have also identified frequent deficiencies with regard to the operational implementation of measures for the screening of originating passengers, and their cabin and hold baggage.

7. CARGO, CATERING AND MAIL SECURITY (CGO)

7.1 Many audited States have not developed detailed performance standards for the application of security controls to cargo and mail, including guidelines on appropriate methods of screening depending on the nature of consignments and on the issuance of consignment security declarations. Similar deficiencies have been identified with regard to airport-level entities in many States, which also do not consistently and effectively implement security measures for cargo and mail and protect such consignments from unauthorized interference from the point security controls have been

applied until departure of the aircraft. Moreover, in practice many States do not systematically implement procedures for high-risk cargo and mail.

8. RESPONSE TO ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE (AUI)

8.1 A large number of audited States do not ensure that airport-level contingency plans adequately address the management of responses to various acts of unlawful interference, including notification procedures and minimum response times for entities responsible for dealing with such acts. Similarly, regular exercises and evaluations to determine weaknesses in the contingency plans are not always carried out. A considerable number of States have also not ensured that air traffic service providers operating in their territories have established security provisions appropriate to meet the requirements of their NCASP.

9. FACILITATION (FAL)

9.1 Approximately half of all audited States have not established a National Air Transport Facilitation Programme and a majority of such States have not established national or airport level coordinating bodies. A quarter of States have not developed sufficient guidelines for the reporting of Stolen and Lost Travel Documents (SLTD) and a minority of States do not always report this information to the International Criminal Police Organization (INTERPOL) for inclusion in its SLTD database.

— END —