



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ)

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММ ПРОВЕРОК В РАМКАХ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) ИКАО

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлен сводный доклад о проделанной после 39-й сессии Ассамблеи работе в области реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ), а также о соответствующих мероприятиях.

В добавлениях А и В к настоящему рабочему документу изложена подробная информация о мероприятиях, проведенных в рамках МНМ УППКБП и МНМ УППАБ, соответственно, а также о связанных с ними событиях, которые имели место в течение трехлетнего периода 2016–2018 гг.

В целом реализация обеих программ проверок идет по графику, установленному директивами Ассамблеи и Совета, а также согласно соответствующим стратегическим целям и ожидаемым результатам, предусмотренным в бизнес-плане Организации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению доклад о ходе осуществления МНМ УППКБП и МНМ УППАБ, а также о соответствующих мероприятиях;
- б) настоятельно призвать государства к дальнейшему всестороннему участию в МНМ УППКБП и МНМ УППАБ;
- в) призвать государства продолжать оказывать поддержку МНМ УППКБП и МНМ УППАБ, в частности путем прикомандирования экспертов на долгосрочной основе и участия в соответствующих учебных курсах и семинарах.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со следующими тремя стратегическими целями: "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в настоящем документе, будет проводиться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов

<i>Справочный материал</i>	Дос 10115 " <i>Доклад Тринадцатой Аэронавигационной конференции</i> " (AN-Conf/13), <i>исправления № 1 и 2 и дополнение № 1</i> Дос 10082 " <i>Тридцать девятая сессия Ассамблеи. Доклад Исполнительного комитета</i> " Дос 10075 " <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> " (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10071 " <i>Тридцать девятая сессия Ассамблеи. Доклад Технической комиссии</i> " A40-WP/11 " <i>Доклад об эволюции механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)</i> " A40-WP/32 " <i>Доклад о рассмотрении сферы применения и методики механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)</i> "
----------------------------	--

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 В январе 2013 года в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), проводимой с 1999 года, начался процесс перехода к использованию механизма непрерывного мониторинга (МНМ), который привел к ее преобразованию в более информационно-ориентированную, основанную на оценке риска и направленную на достижение результатов программу. В целях обеспечения постоянной эволюции МНМ УППКБП Ассамблея ИКАО на своей 39-й сессии рекомендовала ИКАО провести анализ методики, процессов и средств реализации этой программы, а также дать государствам-членам возможность представить отзывы о ней и тем самым помочь ИКАО в разработке планов по совершенствованию этой программы (см. документ "*Тридцать девятая сессия Ассамблеи. Доклад Технической комиссии*" (Дос 10071)).

1.2 В рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), проводимой с 2002 года, процесс перехода к использованию МНМ УППАБ начался в 2013 году и завершился в конце 2014 года, а в 2015 году началось полномасштабное внедрение нового механизма, включающего в себя элементы непрерывного мониторинга, а также оценки риска. На своей 39-й сессии Ассамблея ИКАО (см. добавление E к резолюции A39-18 Ассамблеи) просила Секретариат проанализировать в консультации с государствами-членами сферу охвата и методологию УППАБ с тем, чтобы государства-члены получали в ее рамках надежную информацию относительно эффективного внедрения на земле мер авиационной безопасности и чтобы эта методология учитывала основанный на оценке факторов риска подход при принятии мер обеспечения авиационной безопасности.

1.3 В настоящем документе представлен сводный доклад о проделанной после 39-й сессии Ассамблеи работе по внедрению МНМ УППКБП и МНМ УППАБ, а также о соответствующих мероприятиях. В добавлениях A и B изложена подробная информация о мероприятиях, проведенных в рамках МНМ УППКБП и МНМ УППАБ, а также о связанных с ними событиях, которые имели место в течение трехлетнего периода 2016–2018 гг. В добавлениях C и D содержатся сведения о критических областях, выявленных в рамках обеих программ проверок ИКАО.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Внедрение МНМ УППКБП

2.1.1 В добавлении А представлена информация о мероприятиях, проведенных в рамках МНМ УППКБП с 2016 по 2018 гг., включая 36 проверок, 53 координируемые миссии ИКАО по валидации (ICVM), 5 мероприятий по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), 62 мероприятия по валидации без выезда на места и 23 практикума. Кроме того, было направлено 8 запросов о представлении обязательной информации (MIR). В течение отчетного периода в рамках МНМ УППКБП было проведено в общей сложности 154 мероприятия, оказавших влияние на достигнутые государствами показатели эффективной реализации (EI). На диаграммах показаны глобальные результаты проделанной работы в разбивке по областям проверки и критическим элементам (КЭ). Самые низкие уровни EI системы контроля за обеспечением безопасности полетов были достигнуты в следующих областях проверки: аэронавигационное обслуживание (ANS) (65,8 %), аэродромы и наземные средства (AGA) (61,5 %); при этом самые низкие уровни EI были достигнуты по следующим КЭ: квалифицированный технический персонал (КЭ-4) (58 %), обязательства по надзору (КЭ-7) (59,2 %) и разрешение проблем в сфере безопасности полетов (КЭ-8) (53,9 %). В связи с низким уровнем EI по КЭ-4 государствам по-прежнему настоятельно рекомендуется принимать необходимые меры для набора и сохранения на рабочих местах персонала, обладающего требуемым опытом и квалификацией для создания и внедрения эффективной и устойчивой системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Такому персоналу предоставляется возможность пройти дополнительную подготовку в региональных бюро ИКАО и ее Международном информационно-координационном центре подготовки авиационного персонала (GAT)¹. Необходимым условием повышения показателей выполнения более сложных задач в области внедрения МНМ УППКБП является прикомандирование специалистов на долгосрочной и краткосрочной основе для обеспечения устойчивого функционирования действующей системы, проведения мероприятий и удовлетворения потребностей.

2.1.2 В 2016 году ИКАО опубликовала новое издание вопросов протокола (ВП) МНМ УППКБП, подготовленное с учетом поправок к положениям ИКАО, а также замечаний, полученных от государств и групп ИКАО по проведению проверки в рамках УППКБП. В 2017 году было опубликовано еще одно издание, из которого были исключены все вопросы, имеющие непосредственное отношение к ГосПБП, поскольку ИКАО разработала конкретные ВП и методику для оценки выполнения ГосПБП.

2.1.3 Оценка выполнения ГосПБП в рамках МНМ УППКБП проводилась с учетом положений поправки 1 к Приложению 19 "Управление безопасностью полетов" и опубликованного четвертого издания "Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)" (Doc 9859). На подготовительном этапе (с сентября 2015 года по апрель 2018 года) были проведены 6 мероприятий по оценке выполнения ГосПБП на добровольной и конфиденциальной основе, а также на основе возмещения расходов. В июне 2018 года был опубликован обновленный

¹ Дополнительная информация о программах технической помощи, включая подготовку персонала, проводимую ИКАО в ходе текущего трехлетнего периода, представлена отдельно в документе A40-WP/4, документе "Информация, относящаяся к докладу о программе технической помощи ИКАО, представленному в документе A40-WP/4", размещенном на веб-сайте: <http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>, а также документе со статистическими данными о мероприятиях ИКАО в области подготовки персонала, проведенными в 2018 году, размещенном на веб-сайте: <https://www.icao.int/training/Documents/GAT-Statistic%20Abstract-%20Report-2018-FINAL-Web.pdf>.

перечень ВП по ГосПБП, подготовленный с учетом поправки 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*, а также опыта, полученного в ходе мероприятий по оценке выполнения ГосПБП, проведенных на подготовительном этапе; в ноябре 2018 года с помощью этого перечня ВП было проведено первое мероприятие по оценке выполнения ГосПБП на добровольной и неконфиденциальной основе.

2.1.4 В связи с растущим числом поступающих от государств просьб о валидации достигнутого ими прогресса в устранении недостатков в области обеспечения безопасности полетов для повышения их показателей эффективной реализации (EI) ИКАО провела мероприятия по валидации без выезда на места, а также разработала новые виды мероприятий по валидации прогресса, достигнутого государствами в устранении недостатков, связанных с ВП, по которым необходимо проводить анализ на местах. Эти мероприятия проводились при более активном участии квалифицированных технических экспертов ИКАО, чьи первоначальные выводы направлялись в Штаб-квартиру на утверждение Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации (OAS).

2.1.5 Кроме того, при проведении в рамках МНМ УППКБП анализа и валидации ИКАО использовала механизм MIR в целях направления восьми государствам запросов на предоставление информации или документации, например в тех случаях, когда внутренние и/или внешние заинтересованные стороны выражали обеспокоенность в связи с какими-либо аспектами государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. На семь из этих восьми MIR были представлены удовлетворительные ответы. Если государство не представляет удовлетворительного ответа на MIR, то ИКАО может сделать соответствующий вывод по ВП или даже выпустить заявление о возникновении вопроса, вызывающего значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC).

2.1.6 В 2018 году был начат новый процесс непрерывного мониторинга государств, которые урегулировали SSC без устойчивого наращивания потенциала, а также предоставления дополнительной информации о таких государствах Комиссии ИКАО по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга (КРПМ).

2.1.7 В 2017 году ИКАО опубликовала 3-е издание части А *"Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"* документа *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"* (Doc 9734), разработанное в целях оказания государствам дополнительной помощи в создании и внедрении систем контроля за обеспечением безопасности полетов. Это новое издание, размещенное на веб-сайте ICAO-NET (<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Doc9734.aspx>), было подготовлено с учетом поправки 1 к Приложению 19, накопленного опыта и замечаний, полученных от государств и других заинтересованных сторон.

2.1.8 В течение последнего трехлетнего периода ИКАО провела три учебных курса по стандартизации МНМ УППКБП: два в 2016 году и один в июне 2018 года. Эти курсы позволили сотрудникам ИКАО, участвующим в проводимых в рамках МНМ УППКБП мероприятиях, получить актуальную информацию о последних изменениях и улучшениях в методике, процессах и средствах реализации этой программы, обеспечив тем самым повышение эффективности и стандартизацию процессов подготовки и проведения мероприятий в рамках МНМ УППКБП, а также процесса представления отчетности.

2.1.9 Онлайн-платформа (OLF) МНМ УППКБП (<https://icao.int/usoap>) по-прежнему является основной платформой ИКАО для мониторинга, оценки и представления информации и документации о контроле за обеспечением безопасности полетов в государствах, наблюдения за

ходом проводимых в рамках МНМ мероприятий и управления собранными в рамках МНМ УППКБП данными в режиме "реального времени". Кроме того, на ней размещен модуль электронной системы уведомления о различиях (EFOD), в котором хранятся цифровые издания Приложений и которым государства могут воспользоваться для представления уведомления о любом различии с положениями ИКАО. На OLF также размещены все данные мониторинга и контроля, используемые на платформе iSTARS/SPACE.

2.1.10 Успешный опыт создания OLF помог разработать аналогичное приложение, которое позволит использовать УППКБП для наблюдения за авиационной деятельностью Всемирной продовольственной программы (ВПП) с помощью методики, процессов и средств, разработанных на основе УППКБП.

2.1.11 В сентябре 2017 года в результате тщательного анализа и обновления процессов и процедур, направленных на внедрение подхода, основанного на оценке риска, в рамках УППКБП был успешно завершён переход на стандарт ISO 9001:2015, по итогам которого не было сделано никаких замечаний. В 2018 году были внедрены новые механизмы для совершенствования методики управления факторами риска и повышения эффективности и оперативности мер по снижению риска. По данным, собранным ИКАО с помощью системы менеджмента качества (СМК) МНМ УППКБП, общий уровень удовлетворенности представивших отзывы государств мероприятиями, проведенными в рамках МНМ в 2016–2018 гг., превышает 90%.

2.1.12 УППКБП включает механизм SSC, внедренный в 2006 году. В течение отчетного периода в одном государстве был выявлен новый SSC, а 9 государств урегулировали SSC, выявленные ИКАО. По состоянию на 31 декабря 2018 года во всем мире оставалось 5 неурегулированных SSC в 5 государствах.

2.1.13 После рассмотрения Советом резолюций и решений 39-й сессии Ассамблеи Секретариат учредил Группу экспертов, проводящую структурный анализ МНМ УППКБП (GEUSR), которая будет проводить независимый анализ МНМ УППКБП с учетом изменения стратегии ИКАО в области безопасности полетов и прогресса государств во внедрении положений Приложения 19, в частности требований, касающихся ГосПБП.

2.1.14 GEUSR разработала 37 рекомендаций, которые были представлены Совету и одобрены им (C-DEC 214/5), а затем были согласованы Тринадцатой Аэронавигационной конференцией (AN-Conf/13). Конференция AN-Conf/13 также призвала ИКАО ускорить выполнение некоторых рекомендаций GEUSR и учредить до 40-й сессии Ассамблеи ИКАО группу для рассмотрения вопроса о средствах, позволяющих избежать дублирования деятельности, и обеспечить обоюдную поддержку для повышения эффективности МНМ УППКБП, постоянно принимая при этом защитные меры, гарантирующие независимость, универсальность, стандартизацию и глобальное признание результатов реализации программы. По поручению Совета ИКАО Секретариат разработал план действий по выполнению рекомендаций GEUSR с учетом осторожного подхода Совета к некоторым элементам. Информация о процессе эволюции МНМ УППКБП, включая рекомендации GEUSR, ее план действий, необходимые меры по выполнению рекомендаций конференции AN-Conf/13 и организационные преобразования в поддержку реализации предложений обеих групп, представлена в отдельном рабочем документе (см. A40-WP/11).

2.2 Внедрение МНМ УППАБ

2.2.1 Одно из наиболее важных изменений в рамках МНМ УППАБ по сравнению со вторым циклом проверок заключается в возможности получать данные по конкретным Стандартам применительно ко всем соответствующим критическим элементам системы контроля. Это позволяет проводить в рамках МНМ УППАБ тщательный анализ для выявления на государственном, региональном и глобальном уровнях областей, в которых необходимо принять меры по наращиванию потенциала. Второе важное изменение заключается в том, что информация о практическом внедрении каждого Стандарта, касающегося упреждающих мер по обеспечению безопасности, включается в документы отдельно от соответствующего требования, что позволяет представлять в рамках МНМ УППАБ точные сведения о практическом соблюдении положений на государственном, региональном и глобальном уровнях.

2.2.2 Еще одно существенное изменение в рамках МНМ УППАБ по сравнению со вторым циклом проверок заключается в возможности обновлять результаты проверок с учетом достижений государств или событий, сказывающихся на точности текущих результатов оценки реальной ситуации на местах. В связи с этим в рамках МНМ УППАБ теперь проводятся целенаправленные проверки государств на основе оценки риска и конкретных потребностей соответствующих государств.

2.2.3 В течение первых трех лет функционирования МНМ УППАБ используемая в его рамках методика неоднократно подвергалась изменению и усовершенствованию в целях более эффективного удовлетворения потребностей государств-членов и повышения точности результатов проверок. Помимо прочего, примерами такого усовершенствования являются:

- a) переход с методики, ориентированной на деятельность и связанной с наблюдением за заранее определенными рейсами и мероприятиями, на методику, ориентированную на область проверки и позволяющую снизить предсказуемость решений по выбору конкретных рейсов и мероприятий, подлежащих оценке;
- b) обеспечение учета взаимосвязи между наблюдением за деятельностью и соответствующими мероприятиями по подготовке персонала и контролю качества, оцениваемыми в ходе проверки.

2.2.4 Одна из конкретных проблем в области реализации программы проверок заключается в частом внесении поправок в Приложение 17 *"Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"* и Приложение 9 *"Упрощение формальностей"*. После внесения каждой новой поправки в Приложение необходимо тщательно пересматривать ВП МНМ УППАБ в целях обеспечения всестороннего учета проверяющими всех новых и измененных Стандартов. Секретариат проводит консультации с Исследовательской группой Секретариата (SSG) по УППАБ по каждому обновленному перечню ВП. ВП призваны охватывать все необходимые аспекты устойчивого внедрения Стандартов, независимо от того, какой подход использует государство: ориентированный на выполнение предписаний или основанный на оценке риска и достижении результатов. Это позволяет обеспечить единообразие критериев оценки всех систем, независимо от масштаба авиационной деятельности.

2.2.5 В ходе внутренней ревизии Секции проверок в области обеспечения авиационной безопасности, проведенной Отделением по оценке и внутренней ревизии (ЕАО) в 2018 году (IA/2018/4), были отмечены две дополнительные проблемы в области реализации УППАБ. Первая проблема заключается в том, что в 2016 и 2017 гг. более 30 % запланированных проверок не были

проведены, что в большинстве случаев было обусловлено просьбами государств-членов об отсрочке их проведения. В связи с этим Секретариат регулярно призывает государства не переносить сроки проведения запланированных проверок и соответствующий текст будет включен в резолюцию Ассамблеи по УППАБ. Вторая проблема состоит в том, что двое из пяти руководителей групп по проведению проверок в рамках УППАБ-МНМ являются прикомандированными сотрудниками. Государствам следует рассмотреть также вопрос о наиболее целесообразных способах включения в регулярный бюджет всех должностей руководителей групп в рамках программы проверок.

2.2.6 Еще одна вызывающая беспокойство проблема в области реализации программы проверок связана со стандартизацией толкования Стандартов, внедрение которых подлежит проверке с использованием соответствующих ВП. В целях решения этой проблемы в курс подготовки проверяющих в 2017 году был включен подробный модуль по толкованию Стандартов и в ходе подготовки к проведению каждой проверки проводится повторный инструктаж. Кроме того, в целях обеспечения единообразия принципов проведения проверок в ВП регулярно включаются дополнительные примечания и инструктивный материал для проверяющих. Наконец, стандартизации постоянно уделяется внимание при проведении технического анализа отчета о проверке. В связи с этим SSG по УППАБ более тщательно изучает этот вопрос в целях разработки альтернативных стратегий дальнейшего совершенствования этой программы.

2.2.7 В соответствии с рекомендацией второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2) Секретариат поручил SSG по УППАБ провести всеобъемлющий и фундаментальный обзор МНМ УППАБ. Дополнительная информация об этой работе, сформулированных по ее итогам рекомендациях, плане действий по их выполнению и развитии МНМ УППАБ на основе рекомендаций 13-й Аэронавигационной конференции представлена в отдельном рабочем документе (см. A40-WP/32). Одобренные рекомендации будут выполняться в течение предстоящего трехлетнего периода.

2.2.8 В добавлении В представлена краткая информация о мероприятиях, проведенных в рамках МНМ УППАБ в течение отчетного периода (с 1 января 2016 года по 31 декабря 2018 года), включая проверки, миссии по валидации, региональные семинары и курсы подготовки проверяющих. В течение отчетного периода в рамках МНМ УППАБ было проведено в общей сложности 79 мероприятий по оценке показателей государств в области контроля. На диаграммах представлены глобальные показатели контроля и соблюдения требований. Самый низкий уровень эффективной реализации достигнут по следующим КЭ: КЭ-7 "Обязательства по контролю качества" (54,98 %) и КЭ-8 "Решение проблем авиационной безопасности" (63,31 %); самый низкий уровень соблюдения требований достигнут в следующих областях проверки: функции контроля качества (70,16 %) и безопасность груза, бортового питания и почты (74,78 %).

2.2.9 В 2010 году в целях проведения проверок в рамках УППАБ был внедрен механизм SSeC, однако в течение второго цикла проверок в ряде государств проверки были проведены до внедрения этого механизма. Многим из этих государств был отдан приоритет при проведении проверок в рамках МНМ УППАБ. В результате этих проверок было выявлено несколько SSeC. В течение отчетного периода в 5 государствах были выявлены новые SSeC, а 3 государства урегулировали свои SSeC. По состоянию на 31 декабря 2018 года во всем мире оставалось 13 неурегулированных SSeC в 5 государствах.

3. **ВЫВОД**

3.1 Программы ИКАО по проведению проверок обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности играют ключевую роль в проведении объективной и независимой оценки возможностей государств-членов в области осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, а также устойчивости их систем. Кроме того, эти программы проверок направлены на предоставление государствам необходимой помощи в виде рекомендаций по совершенствованию систем обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. В связи с этим непрерывное участие государств в этих программах проверок свидетельствует о приверженности мирового авиационного сообщества дальнейшему совершенствованию и полномасштабному внедрению Стандартов ИКАО.

3.2 Помимо оказания непосредственной помощи государствам, в задачи МНМ УППКБП и МНМ УППАБ входит также предоставление другим государствам и организациям важной информации для содействия планированию мероприятий по оказанию помощи и разработке авиационной политики. Кроме того, программы проверок по-прежнему играют главную роль в выявлении и устранении существенных недостатков, представляющих риск для международной гражданской авиации. Тем не менее результаты обеих программ проверок свидетельствуют о том, что некоторые государства по-прежнему испытывают трудности с выполнением своих обязательств по *Конвенции о международной гражданской авиации* и Приложениям к ней, что обуславливает необходимость дальнейшего мониторинга и помощи со стороны ИКАО и ее партнеров.

—————

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>	<p>Total number of ICVMS conducted during the triennium: 53</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	<i>Off-site Validation Activities</i>	
	<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 ICRM.</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	<i>Mandatory Information Requests (MIRs)</i>	
	<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>NCMC 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.

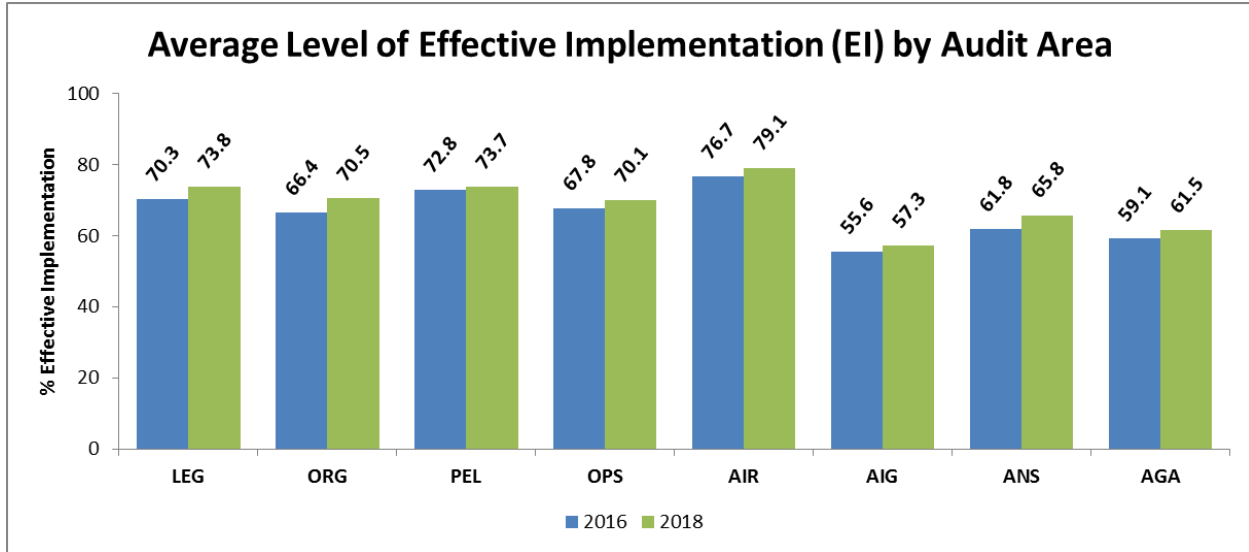


Figure A-1. Average global level of effective implementation (EI) by Audit Area

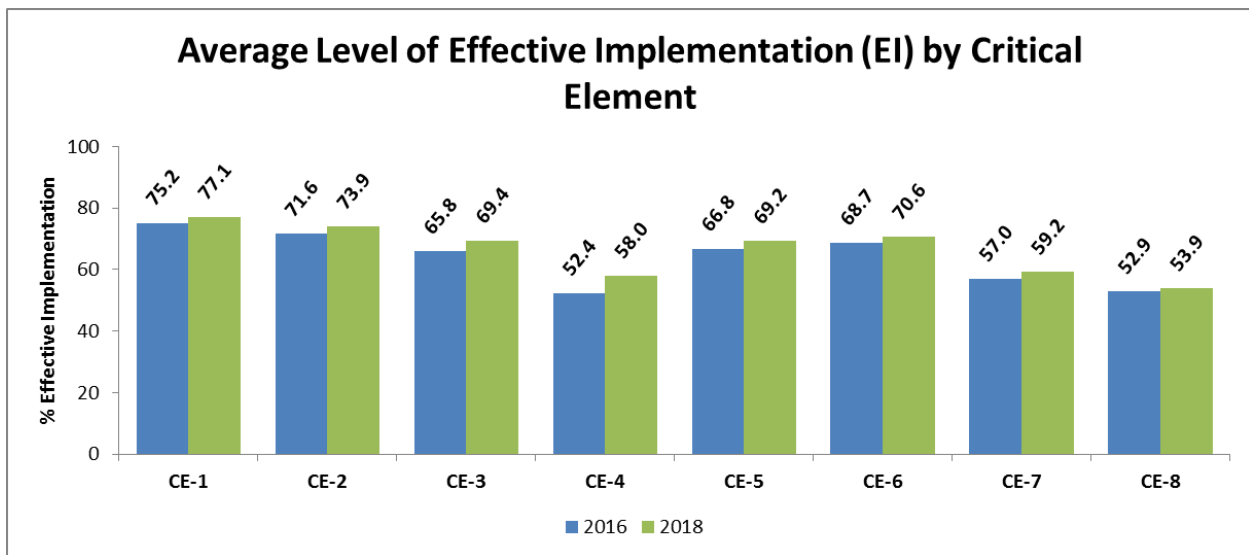


Figure A-2. Average global level of effective implementation (EI) by Critical Element

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>

- 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.
- 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.

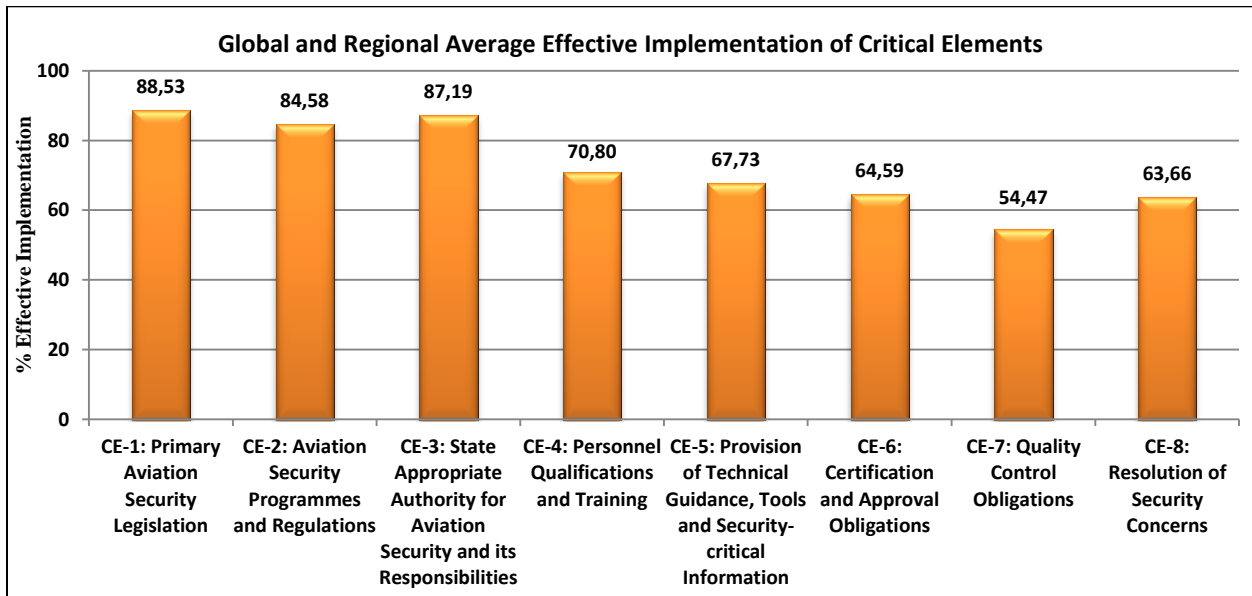


Figure B-1. Average global level of sustainability of a State's aviation security oversight systems, by Critical Element

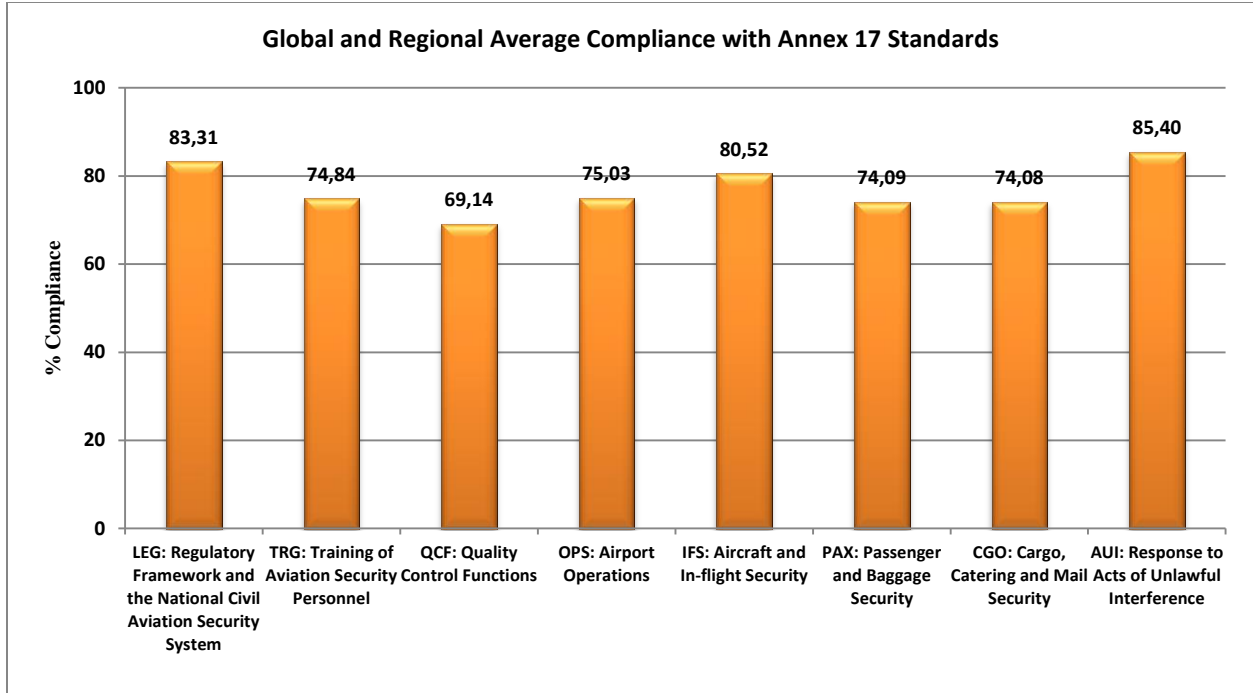


Figure B-2. Average level of compliance by audit area

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 (SRPs) 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.