



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

题目编号 14: 审计计划 — 持续监测做法 (CMA)

普遍安全监督审计计划 (USOAP) 持续监测做法 (CMA) 的演进

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本工作文件介绍国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP) 持续监测做法 (CMA) 在 2026-2027-2028 年的演进计划, 以及处理 USOAP 在线框架 (OLF) 数据管理问题的程序。USOAP CMA 的演进通过以下几个工作流进行管理: USOAP 的可持续性和改进; 以及 USOAP 特设咨询小组 (USOAP-AG) 的建议和经理事会批准和大会核准的 COVID-19 高级别会议 (HLCC) 的建议。

行动: 请大会:

- 注意到 2.3.3 和附录 B 中所述处理 USOAP 在线框架数据管理问题的程序;
- 核准 2.3、2.4 和附录 C 中所述为下一个三年期及其后 USOAP CMA 的演进提出的工作流和时间表; 和
- 通过附录 D 中关于 USOAP CMA 的决议, 并以此取代大会第 A40-13 号决议。

战略目标:	本工作文件涉及每次飞行都安全和安保的战略目标。
财务影响:	本文件提及的活动表明, 2026、2027、2028 年的工作人员费用与 USOAP CMA 当前工作人员水平相比增加了 15%。这些活动将根据 2026、2027、2028 年经常预算、预算外资金和、或自愿捐助的可用资源情况开展。
参考文件:	C-DEC 225/6 号决定 C-DEC 225/7 号决定 C-DEC 193/3 号决定 Doc 10184 号文件: 《大会有效决议》(截至 2022 年 10 月 7 日) Doc 10160 号文件: 《COVID-19 高级别会议报告》 Doc 10115 号文件: 《第十三次空中航行会议报告》 Doc 9735 号文件: 《普遍安全监督审计计划持续监测手册》 A42-WP/4-EX/1 号文件: 国际民航组织持续监测做法 (CMA) 审计计划的实施 A41-WP/665 号文件 AN 19/34 - 24/80 号国家级信件

1. 引言

1.1 普遍安全监督审计计划(USOAP)于 25 年前推出,并于 2013 年 1 月过渡到全面实施持续监测做法(CMA)。USOAP CMA 是一项信息驱动、基于风险、结果导向的计划。其目标包括:使用一个基于网络的平台(在线框架 (OLF))监测各国安全监督系统,以确定各国对安全监督系统的有效实施水平,核实其处理已查明缺陷的进展,并评估其国家安全方案 (SSP)的实施情况。

1.2 USOAP CMA 不断演进、改善、扩展,并提高了其流程的有效性和效率。这一演进的愿景旨在保持该计划作为全球航空监测系统的地位,以促进各国的安全监督,事故和征候事件调查能力以及国家安全方案的实施。

1.3 本计划通过落实来自各专家组和内部机制的建议,继续创新其做法,建设其可持续性,推进其持续监测概念。这一演进分三个工作流按相关时间表进行管理。¹

2. 2026、2027、2028 年 USOAP CMA 工作流

2.1 USOAP 的可持续性和工作流改进

2.1.1 国际民航组织认识到,即使在 2026、2027、2028 年预算提案中增加人员和非人员拨款,仍需为 USOAP CMA 的演进和实施筹集资源。将继续与各国和伙伴方合作,确保有长期借调人员可用,以成功演进和运行该计划。同时继续鼓励各国提名合格候选人,充实具有所需审计领域和语言技能的审计员名册(见附录 A 和第 2024/80 号国家级信件)。该计划还需要预算外资金和自愿捐助。

2.1.2 计划对《普遍安全监督审计计划持续监测手册》(Doc 9735 号文件)和《地区办事处手册》进行修订,以反映经修订的普遍安全监督审计计划方法,该方法将国家安全计划实施评估(SSPIA)纳入传统活动,同时加强了在线框架数据管理程序。在更新这些文件的同时,国际民航组织将对 CMA 谅解备忘录(MoU)进行审查并酌情提出修订建议。

2.1.3 USOAP CMA 将推出具有增强型功能、新工具和新配置的在线框架 2.0。²各项支持 USOAP 活动及其他决策活动的分析工具,包括 USOAP 国家概况,将在在线框架 2.0 中得到改进和发展。预计

¹ 这三个工作流是: a) 组织改进; b) USOA 特设咨询小组 (USOAP-AG) 的建议; c) COVID-19 高级别会议 (HLCC)。

² 在线框架 (OLF) 于 2013 年推出,它作为一个基于网络的平台,使各国得以互动式参与持续监测活动。在所报告的年度,在线框架为以下方面提供了服务:

- ICAO USOAP 管理人 — 监测/审计国家
- ICAO 普遍安保监督审计计划 (USAP) 管理人 — 监测/审计国家
- ICAO RSOO 和 RAIO 评估方案 (RAPP) 管理人 — 监测/审计地区安全监督组织
- 联合国世界粮食计划署航空活动管理人 — 评价粮食计划署的航空活动
- ICAO 国家航空活动调查问卷 (SAAQ) 管理人 — 监测各国的航空活动
- ICAO 电子申报差异 (EFOD) 管理人 — 各国申报与标准和建议措施的差异
- ICAO 附件管理人 — 修订跟踪/标记 CC/SARPs/PANS/GM
- ICAO USOAP 优先排序管理人 — 确定对各国开展 USOAP 活动优先次序的内部和外部指标
- ICAO USOAP/USAP 规划管理人 — 规划和安排审计活动。

USOAP 数据分析的数字化和演进将改善制定标准化访谈问题、标准和建议措施以及实施支持战略的决策。在线框架将继续直接向国际民航组织其他应用程序，如 iSTARS、国际民航组织数据服务和全球航空安全计划（GASP）看板等提供数据，以确保数据的一致性。

2.1.4 在国际民航组织内部以及与成员国和伙伴方的交流，将继续是该计划的优先事项。除正式文件外，USOAP 还将利用新闻简报、在线框架最新消息以及最近推出的 USOAP 社群 (<https://www.usoap-community.icao.int/>)，作为向各国随时通报最新进展的渠道。计划与国际民航组织地区办事处定期举行会议，以获取信息，支持确定对成员国开展 USOAP CMA 活动及相关规划任务的优先次序；同时与国际民航组织伙伴方³定期举行会议，以协调监测活动，最大限度地减轻各国的负担，促进 USOAP CMA 的优先排序进程。

2.1.5 作为负责执行 USOAP CMA 的实体，空中航行局（ANB）监测、分析和协调（MAC）处将继续实施符合 ISO 9001 标准的质量管理体系（QMS）。如果资源允许，并计划扩大该质量管理体系，以纳入支持建立和管理在线框架的流程。

2.1.6 作为普遍安保监督审计计划演进的一部分，国际民航组织计划加强其分析能力，将审计活动结果纳入国际民航组织通过其实施支持平台开展的实施支持活动，以帮助在特定领域有效实施（EI）得分较低的国家。这些实施支助活动将与“不让任何国家掉队”的战略目标保持一致。

2.1.7 国际民航组织认识到对基于绩效的规定进行审计的挑战，将继续加强 USOAP-CMA 所采用的基于风险的方法，以便能够对国际民航组织通过的基于绩效的标准进行审计。此外，将对 USOAP-CMA 方法进行分析，以考虑对规程问题进行基于成果的评估，同时维护 USOAP-CMA 实践中的标准化原则。

2.2 USOAP 特设咨询小组 workflow

2.2.1 根据AN-Conf/13次会议的建议，成立了USOAP特设咨询组，并提出了解决工作重复和寻求协同增效的建议，以提高USOAP CMA的效率，同时保持保障措施，以保证计划实施的独立性、普遍性、标准化和全球认可（参见Doc 10115号文件，建议6.3/1）。理事会经与成员国协商，同意了42项建议（C-DEC 225/6号决定），空中航行委员会也发表了若干意见。这些建议经大会第41届会议核准，成为USOAP CMA演进计划的一部分（参见A41 WP/665号文件第15.4段），见于：[USOAP-AG recommendations as agreed by the Council.en.pdf](#)。

2.2.2 每年均向理事会提交一份报告，作为 USOAP CMA 演进情况和绩效报告的一部分，说明关于 USOAP 特设咨询小组各项建议的行动计划执行情况。国际民航组织计划在第 43 届国际民航组织大会之前完成剩余建议的落实工作。下一个三年期最引人注目的项目是：

³ 美国、欧盟航空安全局（EASA）和欧盟委员会。

2.2.2.1 关于支持 USOAP CMA 的数据、信息和情报的建议。国际民航组织利用信息和指标为年度优先排序模型提供信息，以选定对其进行 USOAP CMA 活动的国家（见 Doc 9735 号文件第 3 章 3.4.1 和 3.5.1.2）。为推进相关建议，国际民航组织及其伙伴方探讨了为监测目的向 USOAP CMA 提供数据的可能性。USOAP CMA 确定了来自三个伙伴方的五个可帮助确定 USOAP 活动优先排序的潜在数据来源。⁴ 已制成的 USOAP 指标表格和新指标可在以下网站获取：<http://www.icao.int/safety/CMAForum/Documents/USOAP%20Indicators%20Forms.pdf>。国际民航组织正根据可得的数据，探索使用不同安全数据集继续演进 CMA 概念，包括事故发生和征候事件报告，以及来自其他类型方案（例如欧洲航空安全局标准化检查）的数据。

2.2.2.2 关于 USOAP 验证利害关系方审计/评估方案的结果的建议。在过去的三年期，国际民航组织启动了对包括 USOAP CMA 规程问题在内的 USOAP CMA 方法、流程和工具和利害关系方审计和评估方案（例如欧洲航空安全局标准化检查）的情况摸底。这项工作将使得在可能的情况下，尽可能收集利害关系方审计和评估方案结果的数据和信息（如调查结果、进展情况和辅助证据），供国际民航组织与有关国家协调使用。这些建议的实施旨在进一步加强国际民航组织与利益攸关方之间的增效协力，以进一步减少重复工作和各国的负担。

2.3 COVID-19 高级别会议工作流

2.3.1 2021 年 10 月 12 日至 22 日举行的 COVID-19 高级别会议建议国际民航组织将国家安全计划实施评估与传统的 USOAP CMA 活动相结合，并注意到已制定了 USOAP 数据管理程序，包括 USOAP 数据和信息的使用、管理和保护（COVID-19 高级别会议报告（Doc 10160 号文件））。理事会批准了这些建议和提出的后续行动（C-DEC 225/7 号决定），并经大会第 41 届会议核准，成为 USOAP CMA 演进计划的一部分（参见 A41-WP/665 号文件，第 15.4 段）。这两项建议分别于 2022 年 5 月和 2023 年 8 月开始实施。涉及 USOAP CMA 的其余建议由其他工作流处理。

2.3.2 在过去的三年期，国际民航组织开发了新的方法、流程和工具，用于对综合 USOAP CMA 活动进行 beta 测试。并制定了一套针对国家安全计划（SSP）和安全管理系统（SMS）的新的规程问题（PQ），以适应现有的审计规程问题结构和专题。在 2025 年进行测试和调整之后，该计划根据已经取得的成果，计划在全球范围内部署国家安全计划实施评估与传统 USOAP 活动相结合的方法。国际民航组织的目标是在 2026 年全面落实这一新的方法。

⁴ 美国联邦航空局停机坪检查数据 — 为新指标14利益方坡道检查方案做出了贡献。

欧盟航空安全局SAFA检查数据（针对欧盟第三国的运营人） — 为新指标14利益方坡道检查方案做出了贡献。

欧盟航空安全局SACA检查数据（针对欧盟运营人 — 按照欧盟标准） — 为新指标14利益方坡道检查方案做出了贡献。

IOSA检查方案数据 — 为新指标15行业检查方案做出了贡献。

FSF事故数据 — 对现有指标8事故率贡献了数据。

2.3.3 国际民航组织根据 COVID-19 高级别会议的建议，并针对 USOAP 咨询组的建议进行磋商提出的意见，制定了 USOAP 在线框架数据管理程序。该程序载于附录 B，将为收集、储存、使用、管理、共享和保护 USOAP 信息提供指导，同时支持成员国为监测目的使用在线框架的活动（Doc 10160 号文件，建议 5/2c））。这些程序系与国际民航组织长期数字转型和信息安保战略协调制定，将纳入定于 2026 年进行的 Doc 9735 号文件下一次修订从而使其正规化。

3. 时间表和资源

3.1 秘书处保持了通过该计划各工作流支持计划演进的行动计划。该行动计划包括工作流的任务、时间表和所需的资源，为业务计划和运营计划以及预算进程提供了依据。附录 C 列出了各工作流的估计时间表。作为向理事会提交的年度报告的一部分，将对 USOAP CMA 的演进情况进行更新。

3.2 由于经验丰富的工作人员退休以及国际民航组织预算名义零增长导致的人力资源聘用限制，USOAP CMA 的可持续性和有效性受到其人力资本逐渐缩减的挑战。该方案目前的人员编制难以持续有效地完成预期的任务量。该方案还依靠长期和短期借调来支持其演进和运作。通过填补空缺职位和招聘更多工作人员带来的人力资源增加，将支持 USOAP CMA 的演进和运作，从而使国际民航组织能够以可持续和有效的方式履行预期的职能和任务量。增加资金以补充计划活动的运作经费，也是 2026-2027-2028 年经常预算提案中非工作人员费用分配的一部分。

4. 结论

4.1 通过 USOAP CMA 的演进，国际民航组织旨在保持该计划作为国际民航组织成员国安全监督、航空器事故和征候事件调查和安全管理能力的全球航空监测系统的地位。计划进行的项目将推进 CMA 概念，包括加强数据使用，并根据国际民航组织不断演进的标准和建议措施（SARPs）、实施支助和转型战略，加强该方案。演进后的 USOAP CMA 预计还将加强数据分析，更好地为决策和持续改进过程提供信息。为加强国际民航组织与相关利害攸关方之间的协同作用预期在下一个三年期实施的各项建议，有可能通过避免各国重复活动，同时遵守独立性、普遍性、标准化和透明度等原则，提高 USOAP CMA 的效率。上述建议的实施将进一步增强该计划及其结果的全球接受度和相关性。此外，将在下一个三年期逐步落实的各项改进措施，将使该计划更加高效，其技术、结构和管理系统也将更强，更好地支持国际民航组织的实施支助工作。最新决议载于附录 D，供大会通过。

APPENDIX A
STATUS OF AUDITORS AND SUBJECT MATTER EXPERTS IN THE USOAP CMA ROSTER

1. The figures below provide a summary of active USOAP CMA auditors by technical audit area, language, age, and gender. The total number of auditors in the roster is 114. In Figures A-1 and A-2 the same auditor is counted in more than one technical audit area and language, if those qualifications also apply.

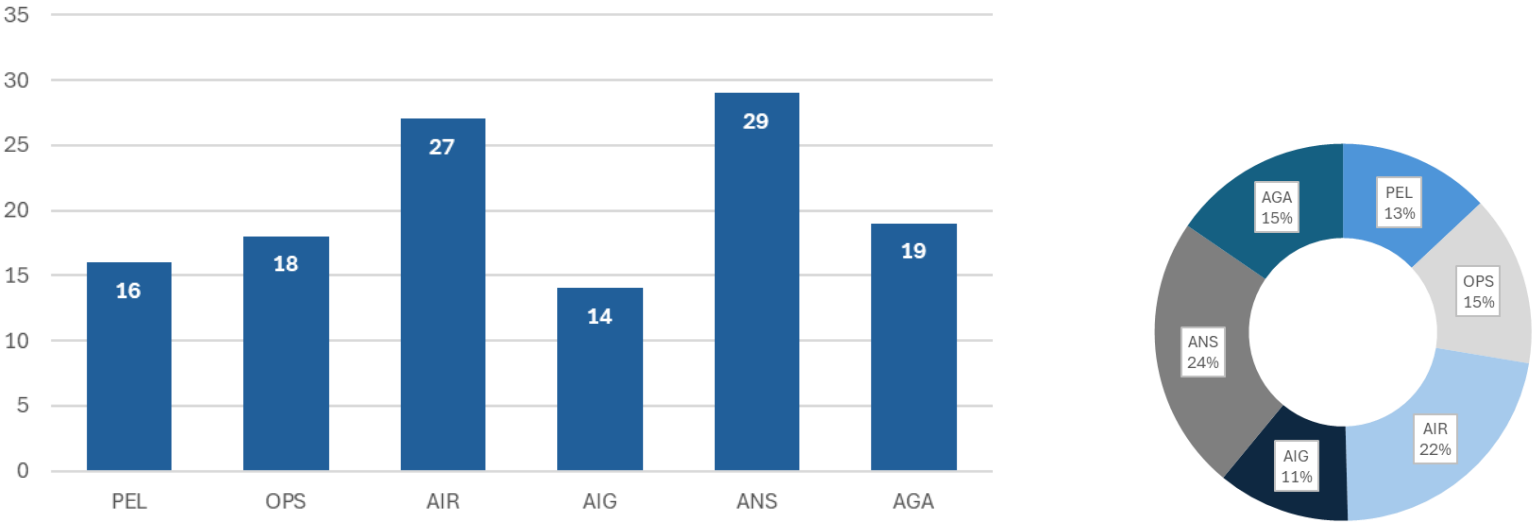


Figure A-1. Active USOAP auditors by technical audit area in number and percentage.

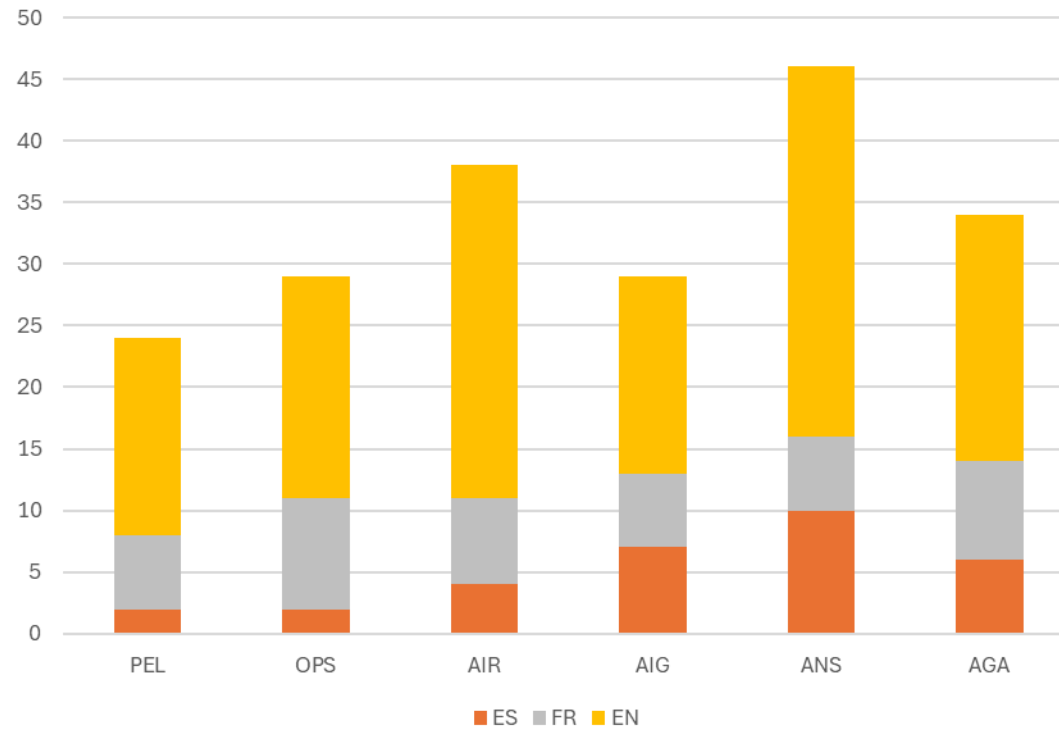


Figure A-2. Active USOAP auditors by technical audit area and language

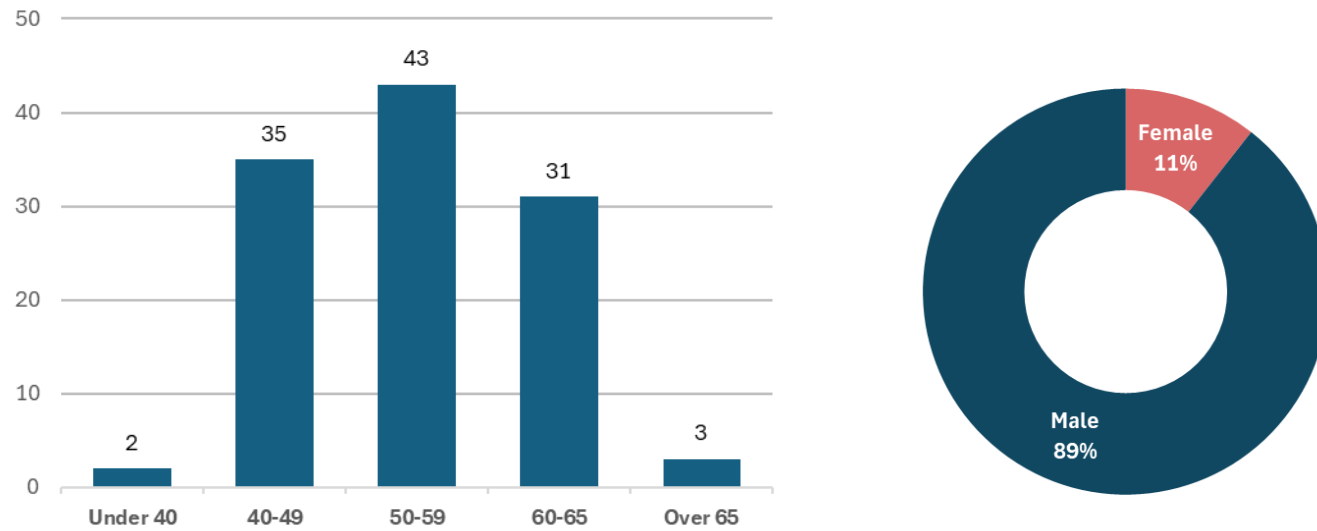


Figure A-3 Active USOAP auditors by age and gender

APPENDIX B

DRAFT PROCEDURES ON DATA MANAGEMENT FOR THE OLF

1. OVERVIEW

1.1 In 2013, ICAO launched the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continuous Monitoring Approach (CMA) online framework (OLF) which presents a suite of -web integrated applications and centralized database systems that enable the following:

collection of safety-related information and documentation from ICAO, the States, and other authorized users;

analysis of data and information for continuous monitoring of safety oversight, accident investigation and safety management capabilities of States; and

administration and management of Protocol Questions, Findings, significant safety concern (SSCs), mandatory information requests (MIRs), corrective action plans (CAPs), State Aviation Activity Questionnaires (SAAQs) and Electronic Filing of Differences (EFOD).

1.2 The OLF has three types of modules available for States that define the use of data and information contained therein:

to provide and submit information to ICAO;

to access and obtain information and data from ICAO; and

to administer users and obtain support.

1.3 This section includes procedures intended to provide ICAO and States a common understanding concerning management of audit data and information and increases the reliability and confidence of the community in USOAP CMA.

2. MODULES

2.1 Modules for States to provide and submit data and information

2.1.1 Collecting essential and critical audit information of each State is recognized as an integral part of the monitoring of States under the USOAP CMA. The modules for States to provide data and information support USOAP CMA monitoring functions. As such, the data and information provided by States are not validated but collected by ICAO to be used for prioritization of States for USOAP activities, determination of the scope of these activities and preparation for their conduct. The data and information collected and stored in the OLF through these modules are only available to the State that provides it and can only be used by ICAO for monitoring purposes unless the State concerned authorizes the release of the PQs self-assessment and supporting evidence, CAPs, SAAQ and EFOD modules to all States.

2.1.2 If a Regional Safety Oversight Organization (RSOO)/ Regional Accident and Incident Investigation Organizations (RAIO) or any other entity performs safety-related activities on behalf of one or more States, ICAO, with the consent of these States, may elect to enter into a working arrangement with this

RSOO/RAIO or entity, as appropriate, to facilitate monitoring of these States. This may include the contribution of RSOO/RAIO to USOAP CMA activities. These RSOOs/RAIOs are enabled to access the PQ self-assessment, SAAQs and EFOD, and CAPs of States party to the Chicago Convention on International Civil Aviation, being also members of such RSOO/RAIO provided that working arrangements on monitoring activities are concluded between the RSOO/RAIO and ICAO.

2.1.3 *Self-assessment.* This module allows States to conduct PQ self-assessments by regularly updating the status of PQs and related evidence and documentation. Regular PQ self-assessments allow States to monitor and report the level of effective implementation of their aviation system on a continuous basis. See the *Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual* (Doc 9735), Chapter 2, 2.7.1.

2.1.4 *State Aviation Activity Questionnaire.* This module allows States to respond to the SAAQ. States are encouraged to complete and continue to update it on a regular basis. The SAAQ is an important source of aviation information provided by the State for monitoring purposes. See Doc 9735, Chapter 2, 2.7.2.

2.1.5 *PQ Findings – comments.* In the module PQ Findings, States provide comments on the Finding(s) issued to a State as a result of their last USOAP CMA activity within 45 days calendar days from the receipt of the draft report provided by ICAO.

2.1.6 *CAP.* Through this module:

States submit and upload the corrective action plans (CAPs) that they have developed to address findings generated from USOAP activities;

ICAO evaluates the CAPs to determine if they are acceptable to satisfactorily address and resolve the findings; and

once a State indicates that a CAP has been fully implemented and submits supporting evidence, ICAO validates the evidence and the implementation of the CAP through this module. See Doc 9735, Chapter 2, 2.6.3, Chapter 9, 9.4.17 to 9.4.25 and Appendix E.

2.1.7 *EFOD.* Through the EFOD module, States report compliance and preliminarily notify ICAO on the differences between ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) (with exception of Annex 17 — *Aviation Security*) and its legislation and practices, as referenced in Doc 9735. The report menu offers EFOD report selection by Annex, Region or State as well as several exporting options including printed, electronic (several file formats) or complete/partial report (selected pages). These inputs do not represent the official Notification of Differences under Article 38 of the Convention on International Civil Aviation. Once the information is completed in the EFOD system, the registered user clicks the *confirmation* button to generate the differences information that is fed to the E-supplement module referenced in 2.2.7 below.

2.2 **Modules for States to obtain data and information**

2.2.1 Following the conduct of USOAP CMA activities, ICAO produces data and information, which can be accessed through these modules in the OLF by all Member States (A42-XX, clause 8 refers). In accordance with the Code of Conduct on the sharing and Use of Safety Information endorsed by the Council on 17 June 2022 (C-DEC 193/3), the data and information generated by ICAO shall be used in an appropriate, fair and consistent manner, solely to improve aviation safety.

2.2.2 RSOOs/RAIOs mentioned in 2.1.7 are enabled to access the USOAP CMA State Profile, Significant Safety Concerns, final reports of USOAP CMA activities as they are published, e-Supplements, and PQ findings modules for all States.

2.2.3 *USOAP CMA State Profile.* This module allows States to view statistics and charts that provide a high-level overview of the State's status within the USOAP for use by State officials. The data and information presented in this module includes but it is not limited to: the name of the Director General (DG) and National continuous monitoring coordinator (NCCM); results from the USOAP CMA activities, including activity scope, dates, effective implementation (EI) score, global and regional averages; scheduled, ongoing and postponed USOAP CMA activities; indication of a SSC, if any; MIRs, if any; EI indicators (overall, Priority PQ, Implementation EI, heat map of Not Satisfactory PQs, results by audit area or CE); CAPs status and progress; PQ self-assessment and SAAQ percentage of completion and latest updates; and EFOD data, including reported levels and completion percentages. This information assists States in monitoring their progress within the USOAP CMA.

2.2.4 *Significant Safety Concerns.* This module provides information of unresolved SSCs and CAPs submitted by the State as described in Doc 9735, Chapter 2, 2.6.4 and Appendix C.

2.2.5 *USOAP reports.* This module provides access to published final reports of USOAP activities.

2.2.6 *PQ Findings.* This module allows States to search and review the Finding(s) issued to a State as a result of their last USOAP CMA activity. Information on the evidence reviewed is available in this module as well as progress documented through validation activities.

2.2.7 *E-supplements.* This module shows differences filed for Annexes to the Convention. E-Supplements include only differences between the national regulations and practices of the Contracting States and the International Standards and Recommended Practices of Annexes which were verified by Contracting States as per State letter AN 1/1-11/28 dated 1 April 2011 regarding the establishment of the EFOD System. The OLF creates the E-supplements from the differences entered in the EFOD application that are confirmed by each State. Only differences filed and confirmed via the EFOD module are displayed.

Note.— E-Supplements do not contain differences which were notified through the paper-based process.

3. DATA MANAGEMENT

Note.— The procedures related to the management of data results from the evolution of USOAP CMA and how States and different stakeholders interact with the data and information available in the OLF. Its development promotes quality and provides clarity on the users enabled to access and submit data and information in the OLF.

3.1 This section defines the management of data and information collected and generated by ICAO in the implementation of the USOAP CMA.

3.2 Data management within the OLF has two components:

Sources of data and information

data and information management.

3.3 Sources of data and information

3.3.1 The sources that feed the USOAP CMA component of collection of safety data and safety information are referred in Doc 9735, Chapter 3, Section 3.2.2. The following sources provide data and information for USOAP CMA monitoring purposes:

States as referred in Doc 9735, Section 3.3, and paragraph 2.1 above;

different areas within ICAO as referred in Doc 9735, Sections 3.4.1, f) and 3.5.1.2, d); and

external stakeholders as referred in Doc 9735, Sections 3.5.1.2, f).

3.4 Data and information management

3.4.1 The management of data and information within the OLF is consistent with the ICAO Enterprise Data Management, implying that each dataset abides by these standards of collection, storage, processing, and use, as well as ICAO Cybersecurity Strategy. These ICAO policies must be viewed as complementary, yet distinct. This component has the following elements:

Collection

3.4.2 Data is primarily collected through information submitted by Users on the OLF, as described in Sections 2.1 and 3.3 above. Additional data is also collected from other ICAO data assets managed by other sections within ICAO and external stakeholders.

Storage and protection

3.4.3 Data, including attachments (e.g. evidence files submitted for the Self-Assessment), is stored in a centralized database server within ICAO according to ICAO Information Security established practice.

3.4.4 Historical data is preserved for the most part in the database for the purpose of change tracking, backup of information, and identification of bugs and issues.

3.4.5 Any data and information available in the OLF are subject to protection measures in alignment with the ICAO Cybersecurity Strategy which is part of the ICAO Information Security established practice. These measures ensure that such data and information is not used for purposes other than those intended.

Analysis

3.4.6 Data and information are used in the prioritization process described in Doc 9735, Section 3.5.1.1, determination of scope of USOAP activities in Doc 9735 Section 4.3, preparation for specific activities in Doc 9735 Section 9.2 and the USOAP State profile in Doc 9735 Section 6.3.1. Data and information used for monitoring purposes do not affect the EI score or a PQ determination.

Use

3.4.7 ICAO and OLF users (States/RSOO/RAIO) uses of data and information contained in the OLF in accordance with Sections 1 and 2 above.

4. OLF ACCESS MANAGEMENT

4.1 OLF Administrators and Users

4.1.1 OLF users are natural persons designated by an Administrator who is entitled to act as such regarding the services of the OLF. OLF Users may receive access, read, and write rights as granted by an administrator.

4.1.2 The OLF includes two types of administrators:

ICAO administrators: those natural persons assigned by ICAO to create State administrators and ICAO users; and

State administrators: those natural persons nominated by Member States and assigned by an ICAO administrator to create State users.

4.1.3 While States are enabled to designate one or more qualified NCMCs as mentioned in Doc 9735, Chapter 7, 7.3.6, only one natural person may act as a State administrator of the services of the OLF for its State.

Note 1.— Considering specific organizational structures, certain States may have exceptionally two State Administrators.

Note 2. — RSOOs/RAIOs mentioned in Doc 9735, Chapter 7, 7.5 are enabled to nominate an RSOO/RAIO coordinator user who will also create and be responsible for the RSOO/RAIO OLF users associated with that RSOO/RAIO.

4.1.4 The OLF includes three types of users:

- a) ICAO users: ICAO staff members who perform the roles and responsibilities indicated in Doc 9735, Chapter 7, 7.2.1.5, 7.2.1.6., 7.2.2., 7.2.5 and Appendix F, 2.3.2.
- b) State users: natural persons designated by the State Administrator to perform the roles and responsibilities indicated in Doc 9735, Chapter 7, 7.3.7 and Appendix F, 2.2, 3.1 and 3.4. Such users may be granted read or read/write access by the State administrator.
- c) Non-ICAO users: natural persons designated by the ICAO Administrator to access the OLF. These users are only granted read access.

4.2 *User Management – Support Module.* This module allows State administrators to manage the access, read, and write rights of their State users in the OLF. The ICAO Administrator gives necessary rights to State administrators who then manage State user accounts for their State, including the addition of new State user accounts and deactivation of expired or inactive accounts. State Administrators remain responsible for their users and the access to the data and information contained in the OLF.

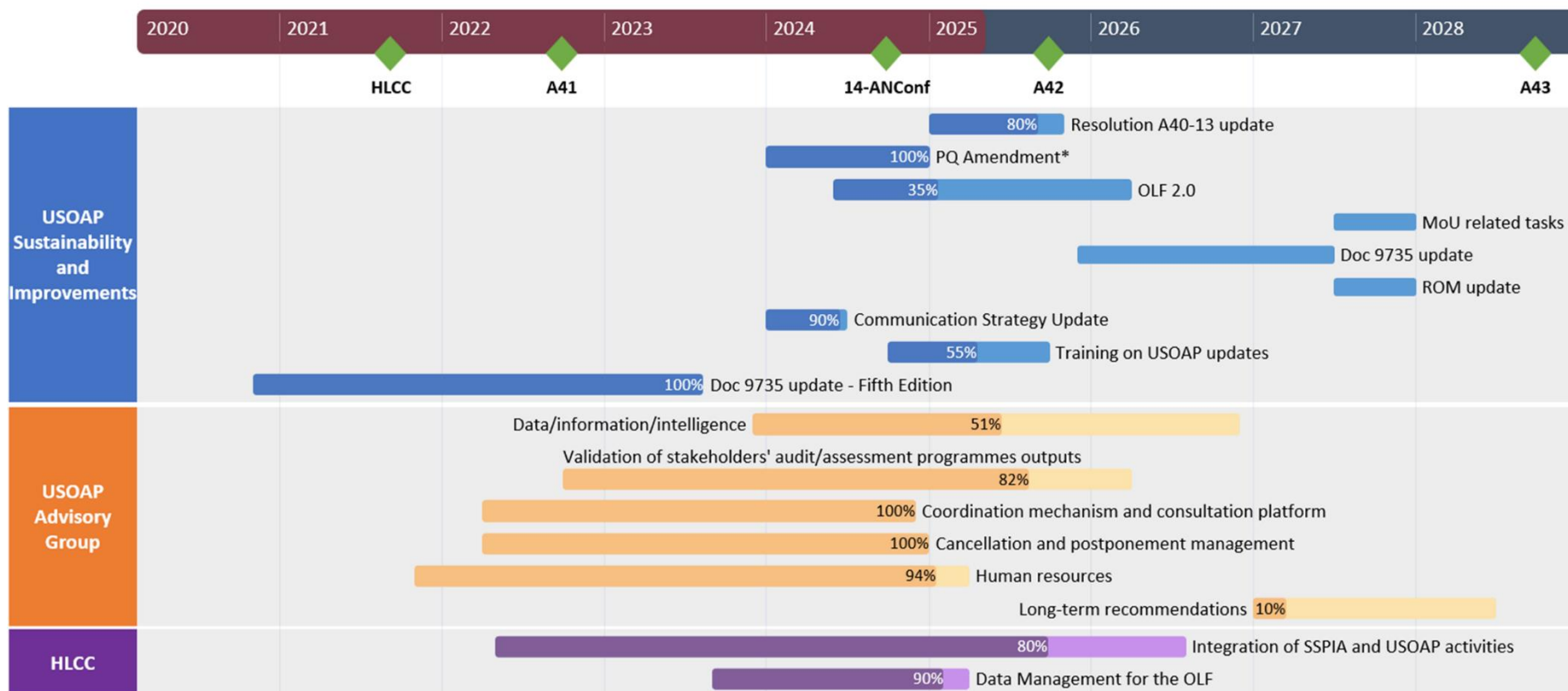
4.2.1 ICAO deactivates State user accounts after six months of inactivity. To reactivate an account, any State user with a deactivated account should direct his/her request to the respective State administrator.

— — — — —

APPENDIX C

USOAP CMA EVOLUTION TIMELINE

A detailed action plan is followed for the evolution the USOAP CMA consistent with recommendations of expert groups and internal improvements. This timeline presents the main streams of work to support the evolution of the USOAP CMA and relevant policy elements.



附录D

供第42届大会通过的决议草案

A42-x: 普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）

鉴于本组织国际民航组织的主要目标仍然是确保国际民用航空在全世界范围的安全；

鉴于《公约》第三十七条要求各缔约国在规章和措施方面进行合作，凡采用统一办法能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于进行安全监督，确保整个国际民用航空的安全既是缔约国的集体责任也是其各自的责任，而且也依赖于国际民航组织、成员国、业界和所有利害攸关方在有效实施全球航空安全计划（GASP）方面的积极协作；

鉴于2006年的全球航空安全战略的民航局长会议建议公众获得安全监督审计的相关信息，并制定补充机制以迅速解决根据普遍安全监督审计（USOAP）查明的重大安全关切（SSC）；

鉴于2010年的高级别安全会议（HLSC 2010），建议国际民航组织制定与有关利害攸关方共享重大安全关切的标准，并且评估重大安全关切的信息如何最终以一种方式同公众交流，使其能够就航空运输安全做出知情的决定；

鉴于2010年的高级别安全会议，建议国际民航组织与各国际实体和组织，就共享保密信息签订新的协议，并修订现有的协议，以便减少各国因重复审计或检查所造成的负担，并减少监测活动的重复；

鉴于第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）提出建议并经理事会同意，继续演进普遍安全监督审计的方法、进程和工具，并确保国家的持续监测保持强健、相关性和与时俱进；

鉴于COVID-19高级别会议（HLCC）建议国际民航组织将国家安全计划实施评估（SSPIA）与传统的普遍安全监督审计计划持续监测做法活动相结合，并注意到已制定了普遍安全监督审计计划持续监测做法数据管理框架，其中包含使用、管理和保护相关普遍安全监督审计计划信息的程序，同时为成员国的活动提供支持；

忆及大会第32届会议决定制定一个普遍安全监督审计计划，包括由国际民航组织进行定期的、强制性的、系统化和协调一致的安全监督审计；

鉴于大会第39届会议同意由国际民航组织建立一个独立的小组进行结构性审查，明确对普遍安全监督审计计划持续监测做法的调整，以使该计划进一步演进和强化，同时虑及国际民航组织不断演进的安全战略以及各国在实施附件19——《安全管理》，特别是国家安全方案（SSP）要求方面的进展，且这项审查所产生的建议已经理事会同意，并附某些警示条件，以使普遍安全监督审计计划持续监测做法继续演进；

鉴于实施国际民航组织的普遍安全监督审计计划，是航空安全方面的一项重大成就，成功地完成了A32-11号和A35-6号决议赋予的任务，并提供了评价成员国的安全监督能力和确定有待改进的领域的办法；

忆及大会第33-8号决议要求理事会确保普遍安全监督审计计划财政上的长期可持续性，合适时，将其各项活动分阶段纳入经常方案预算；

忆及国际民航组织普遍安全监督审计计划的目标，是寻求确保各成员国充分履行其安全监督的责任；

认识到普遍安全监督审计计划的继续和扩展，以便涵盖所有与安全相关附件的规定，对促进充分执行与安全相关的标准和建议措施至关重要；

认识到秘书长已经采取了适当步骤来确保建立一个独立的质量保证机制，以监测和评估该计划的质量；

认识到各国行动计划的有效实施对加强全球空中航行的总体安全至关重要；

认识到国际和地区组织进行的审计、检查、审查、评价和/或评估对增进安全所做出的贡献，包括那些与国际民航组织有协议的组织，如国际机场理事会（ACI）、欧洲航空安全机构（EASA）、欧洲委员会（EC）、飞行安全基金会（FSF）、国际航空运输协会（IATA）和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）；

认识到透明性、~~和共享~~和分析安全信息是安全的航空运输系统的基本原则之一；和

认识到地区安全监督组织（RSOOs）在普遍安全监督审计计划持续监测做法中的重要作用，适用时，下述“各国”一词应包括具备适当促成性法律框架的地区安全监督组织；

大会：

1. 赞赏理事会和秘书长成功地实施了国际民航组织的普遍安全监督审计计划持续监测做法（CMA）；
2. 指示秘书长继续将国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（CMA）演进为更加以证据为基础有风险能知情、以成果为导向的计划，并在普遍的基础上对其加以运用，以评估各国的安全监督系统的有效性和可持续性，以及各国在实施安全管理要求，特别是国家安全方案（SSPs）方面的进展；
3. 指示秘书长按照理事会所同意的~~普遍安全监督审计计划持续监测做法~~（~~普遍安全监督审计计划~~ ~~USOAP~~ ~~特设咨询组（USOAP-AG）~~ ~~CMA~~ ~~结构性审查专家组（GEUSR）~~ ~~建议和第十三次空中航行会议的建议~~和Covid19高级别会议的相关建议，实施必要的组织改进措施，以成功管理USOAP CMA该计划长期演变化所带来的变化；

4. 指示秘书长确保普遍安全监督审计计划持续监测做法依然是继续维护有关附件所载的关键安全条款作为其中的核心要素：附件1 —《人员执照的颁发》、附件2 —《空中规则》、附件3 —《国际空中航行气象服务》、附件4 —《航图》、附件6 —《航空器的运行》、附件7 —《航空器国籍和登记标志》、附件8 —《航空器适航性》、附件10 —《航空电信》、附件11 —《空中交通服务》、附件12 —《搜寻与援救》、附件13 —《航空器事故和事故征候调查》及附件14 —《机场》、附件15 —《航行情报服务》、附件18 —《危险品的安全航空运输》和附件19 —《安全管理》；

5. 指示秘书长确保普遍安全监督审计计划持续监测做法遵守各项原则，其中包括独立性、普遍性、标准化和透明度等，以进一步加强全球对该计划及其结果的接受度；

6. 指示秘书长继续确保维持为监测和评估该计划普遍安全监督审计计划持续监测做法的质量而建立的质量保证机制，以及持续监测过程各方面的透明度；

7. 指示秘书长按照关于共享安全信息的既定程序，继续与有关利害关系方和公众共享重大安全关切使其能够就航空运输安全做出知情的决定；

8. 指示秘书长通过普遍安全监督审计计划在线框架（OLF）国际民航组织限制性网站，向所有成员提供由普遍安全监督审计计划持续监测做法所生成的所有与安全监督相关的信息；

9. 指示秘书长实施数据管理程序，处理在线框架中普遍安全监督审计计划数据和信息的收集、存储、使用、管理、共享和保护；

10. 指示秘书长继续促进普遍安全监督审计计划持续监测做法同其它组织与航空安全相关的审计方案之间的协调与合作，从而共享保密的安全信息，以便减轻各国因重复审计或检查所造成的负担，并减少工作监测活动的重复，并建立协同性以便加强普遍安全监督审计计划持续监测做法的效率；

1011. 指示秘书长通过适当的加密网站，继续促进与各缔约国、行业界和其它利害关系方共享关键安全信息；

1112. 敦促所有成员国支持国际民航组织开展普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进工作，并敦促有能力的成员国，在长期借调的基础上，向国际民航组织委派合格的、有经验的技术人员，以使本组织能够继续成功地运行普遍安全监督审计计划持续监测做法该计划；

13. 敦促成员国、国际组织、捐助方和相关利益攸关方提供自愿捐款，支持普遍安全监督审计计划持续监测做法的演化和运作；

1214. 敦促所有成员国及时向国际民航组织提交并更新国际民航组织所要求的所有资料 and 文件，以确保有成效地运行普遍安全监督审计计划的持续监测做法；

1315. 敦促所有成员国与国际民航组织进行合作，在可行情况下，尽量根据排期接受普遍安全监督审计计划持续监测做法活动，包括审计和、核实访问、非现场和异地核实活动和国家安全方案实施评估，以便利普遍安全监督审计计划持续监测做法的顺利进行；

4416. 敦促所有成员国实施纠正行动计划，以处理在普遍安全监督审计计划持续监测做法活动期间查明的发现情况；

4517. 敦促所有成员国与其它成员国分享可能影响国际空中航行安全的关键性安全信息，并便利获取所有有关的安全信息；

4618. 鼓励各成员国在履行其安全监督职能时，包括在公约第十六条所规定的检查期间，充分利用所能得到的安全信息；

4719. 提醒各成员国需要监视其领土之内的所有航空器，包括外国航空器的运行，并在必要时采取适当行动以维护安全；

4820. 指示理事会将普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进工作进行优先排序，力求向普遍安全监督审计计划持续监测做法该计划提供充分的人力和财务资源，并向大会下一届常会报告其普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进和绩效情况；和

4921. 宣布本决议取代A37A40-513号决议。