



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法

具体的事故调查系统审计及其结果 与普遍安全监督审计计划其他领域的结果分开列示

(由卡塔尔提交)

执行摘要

普遍安全监督审计计划 (USOAP) 有助于各国确定改进其安全监督体系的优势和领域。它还向国际民航组织和各国提供了全球观点、基准和详细评估, 以支持国家、地区和全球活动和决策。

普遍安全监督审计计划的每个审计评估一国的民用航空安全系统。总的来说, 审计涉及民航局 (CAA) 的安全监督系统以及国际民航组织要求完全独立的国家事故调查机构 (AIG)。

然而, 事故调查领域的结果是与安全监督领域的结果一起列示的, 并结合起来提供总体有效实施 (EI) 得分。这种结果的混合掩盖了每个独立实体的绩效, 使组合结果难以用于处理每个独立实体的优缺点。主要由于安全监督领域的有效实施而获得的高分可能掩盖了这样一个事实, 即全球一级的事故调查领域得分较低, 因此需要在国际民航组织一级给予额外关注。

因此, 独立进行审计并单独列示事故调查领域的结果将更好地反映事故调查的现状和任何需要特别关注的情况, 并采取适当的行动来发展航空器事故调查机构, 有效地确立其完整的独立性。这样做还将突出强调独立调查的综合结果对于提高安全的重要性。

行动: 请大会要求理事会确保:

- a) 国际民航组织对国家事故调查系统的审计与对普遍安全监督审计计划其他领域的审计分开单独进行; 和
- b) 事故调查统计结果与其他领域的结果分开列示。

战略目标:	本文件涉及安全战略目标。
财务影响:	无需额外资源。
参考文件:	附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》 附件 19 — 《安全管理》 Doc 9756 号文件: 《航空器事故和事故征候调查手册》, 第 I 部分 — 组织和规划 Doc 9735 号文件: 《普遍安全监督审计计划持续监测手册》

1. 背景

1.1 普遍安全监督审计计划为各国提供有价值的数据和信息，以确定改进其安全监督系统的优势和领域。它还向国际民航组织和各国提供关于国家和国际情况的全球观点、基准和详细评估，以支持国家、地区和国际民航组织的活动和决定。

1.2 普遍安全监督审计计划的现行审计涵盖八个领域：

- a) 立法；
- b) 组织；
- c) 人员执照的颁发
- d) 航空器的运行；
- e) 适航性；
- f) 事故调查；
- g) 空中航行服务；和
- h) 机场。

1.3 审计结果包括混合所有领域结果的详细统计数字。

2. 讨论

2.1 普遍安全监督审计计划的大多数规程问题与民航局的组织和活动直接相关。主要的例外就是航空器事故调查领域。

2.2 尽管如此，正如国际民航组织附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》第 15 次修订和随后更新的国际民航组织文件 Doc 9756 号文件《航空器事故和事故征候调查手册》第 I 部分 — 组织和规划所强调的，期待事故调查当局完全独立于该国的其他航空安全监督组织。除此之外，附件 19 —《安全管理》中的定义进一步确认事故调查不是安全监督系统的一部分。

2.3 然而，事故调查领域作为普遍安全监督审计计划的一部分进行审计，其结果包括在总体报告中，并与其他领域混合，以得出有效实施水平的单一统计表示。

2.4 这些混合的结果并不能使政治领导人清楚地了解改进其航空安全监督系统的优势和领域，也不能支持民航局领导人作出适当的决策，以加强和改进其系统和流程。

2.5 这些综合报告也给人留下了这样的印象，即国际民航组织仍然将事故调查视为航空安全监督系统的一部分，与附件 19 和上述其他参考资料相互矛盾。

2.6 在若干个国家，已经与其他领域分开完成独立的事故调查审计，而未出现问题。

2.7 通过建立普遍安保审计计划（USAP），国际民航组织已经将安保领域的审计（在许多国家是由民航局领导进行）与普遍安全监督审计计划分开。这种分离使各国能够清楚地看到其安保监督系统的状况，并与安全监督审计结果进行适当的比较，从而为这两项活动的改进提供经验教训。

2.8 开展独立审计和/或将事故调查结果与普遍安全监督审计计划其他领域的结果分开列示，将更好地反映航空器事故调查系统的现状。这样做将突出强调航空器事故调查当局（AIA）的重要性及其完全独立性。这将有助于各国最高当局认识到航空器事故调查当局的作用，并为其有效发展作出适当的决定。

2.9 如果所提议的行动获得通过，则只需要修改一些立法（LEG）和组织（ORG）规程问题，以将事故调查方面的问题排除在外，并将这些方面的评估内容转移到事故调查表中。

— 完 —