



AN-Conf/13-WP/311  
15/10/18  
第 2 号修改稿  
17/10/18

## 第十三次空中航行会议

2018 年 10 月 9 日至 19 日，加拿大，蒙特利尔

委员会 B 提交会议的关于议程项目 6 的报告

### 第 2 号修改稿

所附报告已由委员会 B 批准，以提交给全会。

委员会主席  
西蒙·阿洛提(Simon Allotey)先生

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置\*。

**议程项目 6: 组织的安全问题**

**6.1 战略规划**

**6.1.1 2020-2022 年版《全球航空安全计划》(GASP)的愿景和概况**

**6.1.2 实现安全绩效监测；2020-2022 年版《全球航空安全计划》中的总体目标、具体目标和各项指标**

6.1.1 本议程项目介绍了 2020-2022 版《全球航空安全计划》草案(GASP, Doc 10004 号文件)。为了向与会者作出更好说明并方便讨论, 议程分项目 6.1、6.1.1 和 6.1.2 下提交的工作文件被作为一个整体加以处理。

6.1.2 委员会审议了秘书处提交的 AN-Conf/13-WP/29 号文件的第 1 号修改稿, 其中载有航空安全的全面战略。这份工作文件提出了经修订的《全球航空安全计划》(GASP, Doc 10004 号文件)的第三版, 供委员会原则上同意。2020-2022 年版《全球航空安全计划》草案提出了国际民航组织支持航空的优先次序和持续改进的安全战略。该计划对实施地区和国家航空安全计划提供了指导。2020-2022 年版《全球航空安全计划》草案中提出的全球航空安全路线图是协助航空界实现全球航空安全计划的目标的一项行动计划。

6.1.3 委员会审议了美国提交的 AN-Conf/13-WP/123 号文件、奥地利代表欧洲联盟及其成员国<sup>1</sup>和欧洲民用航空会议其他成员国<sup>2</sup>; 和由欧洲空中航行安全组织提交的 AN-Conf/13-WP/43 号文件、巴西代表南美(SAM)国家<sup>3</sup>提交的 AN-Conf/13-WP/135 号文件、中华人民共和国提交的 AN-Conf/13-WP/139 号文件、乌拉圭提交并得到南美国家(智利除外)支持的 AN-Conf/13-WP/66 号文件、美国提交的 AN-Conf/13-WP/65 号文件和国际机场理事会(ACI)就 2020-2022 年版《全球航空安全计划》草案的意见提交的 AN-Conf/13-WP/186 号文件。委员会同意有必要在全球航空安全计划框架下继续开展工作, 其中侧重于安全绩效、地区机制、安全风险管理和国家/地区安全规划等各个方面。委员会对 2020-2022 年版《全球航空安全计划》草案表示广泛支持, 并同意有必要由全球航空安全计划研究小组重新审查安全监督范围的适当使用问题, 以备随后在国际民航组织大会第 40 届会议上核准全球航空安全计划。委员会注意到国际机场理事会的机场安全卓越(APEX)计划所取得的进展, 以及有必要让国家机场运营人参与该计划, 并表示支持各国向机场提供运营安全管理方面的点对点援助和推动遵守相关规章。

6.1.4 委员会注意到, 需要加强地区规划和实施小组(PIRGs)与地区航空安全小组(RASGs)之间的一体化和协调, 并同时确保地区一级的工作安排反映每个地区的需要和优先事项。委员会还同意应要求理事会在考虑到预算所涉的问题下, 酌情继续制定以绩效为基础的标准和建议措施(SARPs)以补充规定性要求。

<sup>1</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

<sup>2</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

<sup>3</sup> 得到 13 个缔约国的支持(阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国)。

6.1.5 委员会审议了中华人民共和国就中国实施全球航空器跟踪和运行监视的经验提交的 AN-Conf/13-WP/142 号文件。委员会还审议了特立尼达和多巴哥提交的两个文件：关于考虑侧重国内航空重新审视《芝加哥公约》和审查国际民航组织各附件的 AN-Conf/13-WP/227 号文件和关于各国努力满足国际民航组织附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》、普遍安全监督审计计划(USOAP)和持续监测做法(CMA)所采取的替代办法的 AN-Conf/13-WP/228 号文件。委员会确认，附件 13 中的现有国际民航组织的规定和关于地区调查系统的有关指导材料已经为缺少充分资源进行调查的国家提供了必要的工具，以便将其调查职能委托给其他国家或地区事故和事故征候调查组织(RAIOs)。

6.1.6 经讨论后，委员会同意以下建议：

**建议 6.1/1 — 2020-2022 年版《全球航空安全计划》草案(GASP, Doc 10004 号文件)**

各国：

- a) 原则上同意其中纳入总体目标和具体目标的 2020-2022 年版《全球航空安全计划》(GASP, Doc 10004 号文件)草案；和

国际民航组织：

- b) 考虑到会议所提意见、调查问卷和全球航空安全计划研究小组的今后工作，以便随后在国际民航组织大会第 40 届会议上核准 2020-2022 年版《全球航空安全计划》。

**议程项目 6： 组织的安全问题**

**6.1.3 全球航空安全监督系统(GASOS)**

6.1.7 委员会审议了秘书处提交的 AN-Conf/13-WP/17 号文件，其中载有新拟议的全球航空安全监督系统(GASOS)。该工作文件阐述了国际民航组织加强国家安全和安全管理能力的目标，使各国能根据需要安全监督职能下放给得到国际民航组织评估和承认的胜任地区安全监督组织；并通过加强现有地区安全监督组织，使其能够更有效和更高效地支持各国。该文件指出全球航空安全监督系统(GASOS)是为国家民用航空当局(CAAs)、地区安全监督组织(RSOOs)和其它地区性国家机制建立的自愿性和标准化的评估和认可机制。委员会审查了由澳大利亚提交的并得到新西兰和新加坡支持的 AN-Conf/13-WP/78 号文件、由玻利维亚提交的并得到南美国家<sup>4</sup>支持的 AN-Conf/13-WP/188 号文件，由美国提交的 AN-Conf/13-WP/124 号文件，以及由 54 个缔约国(非洲民航委员会(AFCAC)成员)<sup>5</sup>提交的 AN-Conf/13-WP/224 号文件，并同意有必要作为优先事项解决其中指出的各种挑战和问题。

<sup>4</sup> 得到 13 个缔约国(阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国)的支持。

<sup>5</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、斯威士兰、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚共和国、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

6.1.8 委员会认识到对安全监督商业化的具体关切，强调不应当使用私营和营利性组织，并同意有必要将全球航空安全监督系统 (GASOS) 方案的范围限制在国家、地区安全监督组织 (RSOOs) 和运行安全及持续适航合作发展方案 (COSCAPs) 范围以内。委员会请国际民航组织解决对三个主要领域所表示的关切，包括赔偿责任、治理和成本效益分析，使该方案取得进展，并注意到要求国际民航组织法律局参与寻找相关方法来解决问题和有关转让任务和能力的可能风险。委员会还建议确保对全球航空安全监督系统研究小组 (SG) 的现有成员构成进行审查，确保获得所需的专门知识和地区视角，促进该方案的进展。委员会还认识到，有必要确保制定适当的指导材料，支持全球航空安全监督系统的实施。委员会还认识到，有必要使全球航空安全监督系统方案与相关工具和举措保持一致，以避免重复工作。

6.1.9 委员会注意到作为第一个地区安全监督组织的中美洲航空安全机构 (ACSA)、加拿大运输部和参与全球航空安全监督系统 (GASOS) 试点项目的国家对该安全监督系统的支持，强调这一评估对加强其安全监督能力从而促成其绩效改进所发挥的重要性，并建议其他类似组织申请开展评估，以此作为全球航空安全监督系统试用期内工作的一部分。

6.1.10 经讨论后，委员会同意以下建议：

**建议 6.13/1 一 全球航空安全监督系统 (GASOS)**

各国：

a) 支持制定全球航空安全监督系统 (GASOS)；

国际民航组织：

- b) 继续制定国际民航组织全球航空安全监督系统 (GASOS)，对安全监督组织进行自愿性和标准化的能力评估，以便认可向国家提供的安全监督职能，包括其法律框架和评估机制，同时确保这些国家承担对《国际民用航空公约》(Doc7300 号文件)的义务和责任；
- c) 为各国制定适当指南，以支持安全监督职能的授权，并监测接受授权的安全监督组织；
- d) 设计全球航空安全监督系统 (GASOS) 与国际民航组织其他各项方案之间的适当接口，并避免全球航空安全监督系统与普遍安全监督审计计划 (USOAP) 持续监测做法 (CMA) 之间的活动重复；
- e) 在赔偿责任、治理和成本效益分析问题以及委员会提出的其它关切得到解决的情况下，提出全球航空安全监督系统 (GASOS) 供国际民航组织大会第 40 届会议核可；和
- f) 鼓励安全监督组织，包括地区安全监督组织 (RSOOs)、国家民航当局 (CAAs) 和其他地区性国家机制，参与全球航空安全监督系统 (GASOS)，以便扩大和加强向各国提供的安全监督支持。

议程项目 6: 组织的安全问题  
6.2 实施安全管理

6.2.1 委员会审议了秘书处提交的 AN-Conf/13-WP/28 号文件，其中总结了国际民航组织最近的一些重要举措，包括启动安全管理实施 (SMI) 网站，该网站补充了第四版《安全管理手册》(SMM) (Doc 9859 号文件)，以及举办了四次地区安全管理专题讨论会和讲习班。该工作文件还提出了一些需要进一步开展工作的领域，以支持有效的国家安全方案 (SSPs) 和安全管理体系 (SMSs) 的实施。委员会表示支持秘书处工作文件中提出的建议。委员会进一步强调并支持需要制定强有力的危险识别和风险管理程序，同时考虑到行业和运行环境的演变，有时是迅速的演变。

6.2.2 委员会审议了加拿大提交的 AN-Conf/13-WP/117 号文件，该文件倡导提高安全管理实施 (SMI) 网站的能见度和使用率，并注意到对继续开发、推广和维护该网站的广泛支持，包括对国际民航组织所有工作语文的支持，并鼓励各国提供实例和支持的理由。

6.2.3 经讨论之后，委员会同意以下建议：

**建议 6.2/1 一 支持有效安全管理的实施**

各国和各国际组织：

- a) 指定提交实例和工具的联络人，以便对这些实例和工具进行审查、核实并上传国际民航组织安全管理实施 (SMI) 网站，作为与航空界共享成功经验的手段；
- b) 支持国际民航组织的安全管理实施网站，向其提供各自安全管理的做法、方法和工具的实例，以便同其他成员国共享；

国际民航组织：

- c) 致力于不断开发、促进和维护安全管理实施 (SMI) 网站，以便确保积极利用这一工具及对航空界重要的内容；
- d) 制定战略，支持以国际民航组织六种工作语文 (英文、阿拉伯文、中文、法文、西班牙文和俄文) 提交和确认 SMI 网站的实例，并确保将网站上发布的内容翻译成国际民航组织的六种工作语文；
- e) 根据地区航空安全小组 (RASGs) 的意见，制定针对每一地区的举措，以支持全球航空安全计划 (GASP) 和全球空中航行计划 (GANP) 的总体目标和具体目标，侧重于在国家和服务提供者层级分别有效执行国家安全方案 (SSPs) 和安全管理体系 (SMSs)，包括开发所需的安全管理能力 and/或将其下放给国家、地区安全监督组织 (RSOOs) 和地区事故和事故征候调查组织 (RAIOs)；

- f) 进一步支持在地区、国家和服务提供者一级制定适当和统一的安全绩效指标 (SPIs)，探索制定能更实时监测国家安全方案 (SSP) 和安全管理体系 (SMS) 的成效的手段；
- g) 与各国、地区安全监督组织 (RSOOs) 和行业协作，探索更有效的识别危险和管理风险的方法，适用于像航空这样的复杂的社会技术系统，且无论风险类型如何都能变通适应；
- h) 与各国、地区安全监督组织 (RSOOs) 和行业协作，探索综合风险管理 (安全、安保、环境等) 的统一框架的惠益，同时考虑到国际标准化组织 (ISO) 管理标准的演变；和
- i) 为供国际民航组织大会第 40 届会议通过，对与安全管理有关的大会决议进行更新，以便反映附件 19 —《安全管理》第 1 次修订和附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》第 15 次修订，并考虑推出一项有关总体安全管理的大会决议，以补充大会第 A39-12 号决议有关全球航空安全计划 (GASP) 和全球空中航行计划 (GANP) 的附录 A 和 B，让各国注意到落实有效国家安全方案的关键层面。

## 议程项目 6: 组织的安全问题

### 6.2.1 国家安全方案 (SSPs)

6.2.4 委员会审议了澳大利亚和新西兰提交的 AN-Conf/13-WP/77 号文件第 1 号修改稿和巴西提交的 AN-Conf/13-WP/134 号文件，内容涉及制定和实施国际民航组织的标准和措施 (SARPs) 以及使用基于风险的方法对实现目标安全水平的效益。此外，AN-Conf/13-WP/134 号文件建议各国为支持这种方法，分享可用于进行风险评估的研究或数据。委员会同意，应当要求理事会根据标准和措施的拟定和实施过程中的安全绩效目标水准，探索酌情采用基于风险的做法，同时考虑到对预算的影响。

6.2.5 委员会审议了澳大利亚、奥地利代表欧洲联盟<sup>6</sup>及其成员国<sup>7</sup>、欧洲民用航空会议其它成员国<sup>8</sup>、以及欧洲空中航行安全组织、巴西、喀麦隆、加拿大、哥伦比亚、多米尼加共和国、新西兰、沙特阿拉伯、新加坡、南非、和空中交通管制员协会国际联合会 (IFATCA) 提交的 AN-Conf/13-WP/116 号文件第一号修改稿，其中概述了各国在解释可接受的安全绩效水平 (ALoSP) 这一概念方面所面临的挑战，并认为该领域需要进一步开展工作。委员会表示强烈支持国际民航组织进一步审查这一概念，并虑及各国的经验。

6.2.6 委员会审议了多米尼加共和国提交的 AN-Conf-WP/147 号文件，其中强调了变革管理的重要性，AN-Conf/13-WP/28 号文件也提到并支持变革管理。委员会同意在这方面需要在国家一级进行能

<sup>6</sup> 在欧洲联盟，国家义务在很大程度上根据欧盟法律来履行，因此各国在其国家安全方案中引述欧盟立法。

<sup>7</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

<sup>8</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

力建设，以确保成功实施全球计划。

6.2.7 委员会审议了委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)在南美国家<sup>9</sup>支持下提交的 AN-Conf/13-WP/155 号文件，其中介绍了 11 个南美(SAM)国家在国际民航组织南美地区办事处支持下为实施国家安全方案(SSP)进行的试办项目的现况。委员会注意到该项目在达到“不让任何国家掉队”(NCLB)的目标方面的效益，并认为其他地区可从类似方法获益。

6.2.8 委员会审议了大韩民国提交的 AN-Conf/13-WP/239 号文件，其中指出在有效实施安全管理方面需要国际民航组织考虑军民协调与合作。委员会注意到国际民航组织过去十年为提高空中航行安全能力和效率在军民合作方面所做的工作。委员会注意到为更新附件 11 —《空中交通服务》正在进行的工作，其中涉及对可能危及民用航空器的活动进行安全风险评估，及其与《安全管理手册》(Doc 9859 号文件)的关系。委员会同意，军民合作应作为实施国家安全方案(SSP)的一部分予以处理。

6.2.9 委员会注意到以下各方提交的信息文件：阿尔及利亚(AN-Conf/13-WP/216)、巴西(AN-Conf/13-WP/132)、印度尼西亚(AN-Conf/13-WP/277 和 AN-Conf/13-WP/278)、中华人民共和国(AN-Conf/13-WP/204)和阿拉伯联合酋长国(AN-Conf/13-WP/164)。

6.2.10 经讨论后，委员会同意以下建议：

**建议 6.2.1/1 — 国家安全方案(SSPs)**

各国：

- a) 确定并处理在国家一级进行变革管理的能力建设的必要性；和
- b) 在各种会议和/或安全管理实施(SMI)网站为实施国家安全方案(SSPs)分享它们在军民合作方面的经验；

国际民航组织：

- c) 鉴于各国的经验，审查可接受的安全绩效水平(ALoSP)的概念；
- d) 审查是否需要就国家一级的变革管理提供额外指导；和
- e) 确保在更新大会A38/12号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明的附录I — 民用和军用空中交通的协调与合作时，适当强调安全管理。

---

<sup>9</sup> 得到 13 个缔约国的支持(阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国)。

议程项目 6: 组织的安全问题  
6.2.2 安全管理体系

6.2.11 委员会注意到 AN-Conf/13-WP/146 号文件所载中华人民共和国在实施安全管理体系(SMS)和制定评估和绩效评价方法方面所取得的进展。

6.2.12 多米尼加共和国提交的 AN-Conf/13-WP/152 号文件强调了要求多米尼加共和国空中航行服务提供者(ANSP)完成一个正式的安全管理体系(SMS)审定过程的益处,该过程包括分享关于如何测量不同安全绩效指标的经验,以及作为国家安全方案的一部分使用所收集的安全信息来验证其他服务提供者的报告。委员会得到提醒,空中交通服务提供者实施 SMS 的标准和建议措施最初在附件 11 —《空中交通服务》中引入,并于 2006 年 11 月开始适用。委员会同意,如附件 19 —《安全管理》第 1 次修订所述,各国应确保针对空中交通服务提供者的最新安全管理体系的标准和建议措施已得到实施。

6.2.13 会议注意到坦桑尼亚联合共和国提交的一份信息文件(AN-Conf/13-WP/289)。

议程项目 6: 组织的安全问题  
6.2.3 制定安全情报

6.2.14 关于安全情报的制定,国际航空运输协会(IATA)、国际航空公司驾驶员协会国际联合会(IFALPA)和空中交通管制员协会国际联合会(IFATCA)提交了 AN-Conf/13-WP/300 号文件,其中支持各国根据附件 19 第 1 次修订的要求,使用业界/国家协作模型交换安全数据和安全情报,以建立安全数据收集和处理系统(SDCPS),以便取得、存储、汇总和实现安全数据和安全情报的分析。委员会表示强烈支持该文件所载的行动,该文件重申了附件 19 第 1 次修订的规定,并强调可能存在某些特定情况,即只要适用保护原则,各国可在特定情况下酌情使用安全数据。委员会还认识到,实施附件 19 附录 3 中的保护性条款对具有知情权法律的国家具有挑战性。有关安全情报的制定的其他讨论可在议程项目 7.1 下找到。

6.2.15 注意到中华人民共和国提交的一份信息文件(AN-Conf/13-WP/203)。

6.2.16 经讨论后,委员会同意以下建议:

**建议 6.2.3/1 — 制定安全情报**

各国和国际组织:

- a) 协作发展共享信任网络,并遵守附件 19 —《安全管理》第 1 次修订中规定的保护性条款。

国际民航组织:

- b) 对具有知情权法律的国家在处理附件 19 第 1 次修订中关于保护安全数据、安全信息和相关来源的规定方面提供支助。



议程项目 6: 组织的安全问题  
6.3 监测和监督  
6.3.1 普遍安全监督审计计划 (USOAP) 持续监测做法 (CMA) 的发展  
6.3.2 支助与普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架 (OLF)

6.3.1 本议程项目涉及国际民航组织在普遍安全监督审计计划 (USOAP) 下开展的持续监测活动，特别是普遍安全监督审计计划持续监测做法 (CMA) 的发展情况以满足各国和国际民航组织的需要。为了向与会者提供更好的概览和方便讨论，分议程项目 6.3、6.3.1 和 6.3.2 被放在一起予以处理。

6.3.2 委员会审查了秘书处提交的 AN-Conf/13-WP/21 号文件第 1 号修改稿，其中涉及在普遍安全监督审计计划持续监测做法结构审查专家小组 (GEUSR) 开展的工作基础上 USOAP CMA 的方法、进程和工具等的发展情况。委员会支持根据专家小组的建议发展 USOAP CMA 以及为实施这些建议分配必要的财政和人力资源。委员会还一致认为，在减少 USOAP CMA 规程问题 (PQ) 的总数时，不应丢失相关信息，特别是与安全监督不直接相关的有关规程问题的信息，这些信息应包括在国际民航组织适当的审计机制中。

6.3.3 委员会审查了澳大利亚提交的 AN-Conf/13-WP/79 号文件第 1 号修改稿，其中支持该专家小组的所有建议，并要求加快实施关于规程问题结构性修改的建议。委员会注意到，实施这些建议意味着同时实施关于确定“优先事项规程问题”的建议。因此，委员会支持加快实施这两套建议，并同意请理事会审议这些提案，同时考虑到所涉预算问题。

6.3.4 委员会审查了由奥地利代表欧洲联盟及其成员国<sup>10</sup>、欧洲民用航空会议其他成员国<sup>11</sup>和由欧洲航空安全组织提交的 AN-Conf/13-WP/44 号文件，该文件提出了提高普遍安全监督审计计划持续监测做法效率的措施。委员会讨论了关于将国际民航组织在 USOAP CMA 下的一些职能和责任委托给“安全伙伴”的提案。有人对国际民航组织框架中缺乏关于“安全伙伴”和“被委托人”的定义表示关切。还有人安全伙伴可能包括商业实体和将国际民航组织在 USOAP CMA 下的一些职能和责任委托出去可能影响该方案必不可少的独立性及其结果的标准化和全球认可度表示关切。波兰在代表欧洲联盟及其成员国发言时澄清说，AN-Conf/13-WP/44 号文件中的建议并不包括把职能和责任委托给商业实体。委员会讨论了没有得到完全支持的 AN-Conf/13-WP/44 号文件第 3.1c) 段中的建议。因此，委员会同意认为，将一些职责和责任委托出去的问题应该作为除了落实该专家小组的建议之外进一步发展 USOAP CMA 的一部分中的一个优先事项予以处理，并建议国际民航组织考虑将这一问题转交给一个研究小组。关于国家安全风险概况，委员会注意到，国际民航组织使用了一套指标来确定各国的风险概况，以便确定 USOAP CMA 活动的优先次序，还注意到该专家小组已经认识到需要加强这一领域，并为扩大和加强国际民航组织所使用的这些指标提出了若干建议。有人对公开传播形成国家安全风险概况的指标表示了一些担忧。秘书处作出了澄清，即形成国家安全风险概况一部分的指标将通过 USOAP CMA 在

<sup>10</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

<sup>11</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

线框架(OLF)与所有国家共享。

6.3.5 委员会审查了加拿大提交的涉及通过自我评估和同行评估进行 USOAP CMA 模拟审计的 AN-Conf/13-WP/122 号文件。委员会认识到获得各国对 USOAP CMA 规程问题进行的可靠和最新自我评估情况的重要性,因此同意大力鼓励各国以详细和可靠的方式完成对 USOAP CMA 规程问题的自我评估并不断进行更新,以便尽可能受益于与其他国家的合作。此外,委员会讨论了是否有可能给那些参加其他国家同行评估的专家算工作量,以便加强 USOAP 审计员培训的及时性。

6.3.6 委员会审查了乌拉圭提交的 AN-Conf/13-WP/189 号文件,其中建议将关于空中交通服务中的疲劳管理问题纳入 USOAP CMA 使用的空中航行服务(ANS)规程问题,以反映附件 11—《空中交通服务》的第 50-B 次修订。委员会承认,对国际民航组织附件最新适用的修订进行审查,是国际民航组织所遵循的定期修订 USOAP CMA 规程问题过程的正常部分。因此,委员会同意作为下一个适用的规程问题修订周期的一部分,将该提案提交秘书处进行评估。

6.3.7 委员会审查了由 54 个缔约国,即非洲民用航空委员会成员国(AFCAC)<sup>12</sup>提交的 AN-Conf/13-WP/217 号文件,其中建议采取行动加强在非洲实施 USOAP CMA 活动。委员会认识到各国之间加强合作和分享经验的益处,特别是在地区一级。此外,委员会认识到,每年进行更多的 USOAP CMA 活动将需要分配更多的财政和人力资源,这已经作为该专家小组建议的一部分加以述及。

6.3.8 关于除了落实该专家小组的建议外进一步发展 USOAP CMA 的问题,委员会同意建议国际民航组织设立一个研究小组,以研究制定相关方法来避免重复工作,提升协同效应,进而增强 USOAP CMA 的效率,同时维持保障措施,保证该方案实施的独立性、普遍性、标准化和全球认可度。

6.3.9 作为讨论的结果,委员会同意以下建议:

**建议 6.3/1 — 普遍安全监督审计计划(USOAP)持续监测做法(CMA)**

各国:

- a) 继续充分参与普遍安全监督审计计划(USOAP)持续监测做法(CMA);
- b) 以详细和可靠的方式完成其对USOAP规程问题(PQ)的自我评估,并根据需要不断进行更新;
- c) 在USOAP CMA的实施方面加强合作和经验分享,特别是在地区一级;

---

<sup>12</sup>阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚共和国、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

国际民航组织：

- d) 继续发展USOAP CMA方法、进程和工具；
- e) 作为优先事项，实施USOAP CMA结构审查专家小组(GEUSR)的建议和意见，特别是向各国提供一套构成国家安全风险概况一部分的指标；
- f) 确保在减少USOAP CMA规程问题总数时不丢失相关信息，特别是与安全监督不直接相关的有关规程问题的信息，这些信息应包括在适当的国际民航组织审计机制中；
- g) 作为优先事项，执行该专家小组关于对规程问题进行结构性修改的建议(A组建议)和确定“优先事项规程问题”的建议(B组建议)；
- h) 确保各国的持续监测始终是有力的、相关的并不断得到更新；和
- i) 在国际民航组织第40届大会之前设立一个研究小组，除了落实USOAP CMA结构审查专家小组的建议外进一步发展USOAP CMA，以研究制定相关方法来避免重复工作，提升协同效应，进而增强USOAP CMA的效率，同时维持保障措施，保证该方案实施的独立性、普遍性、标准化和全球认可度。

-----