



工 作 文 件

大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目 12：航空安保 — 政策

全球航空安保计划—全球议程的益处及持续监测其进展的必要性

(由巴西和阿根廷提交，拉美民航委员会成员国¹附议)

执行摘要

制定全球航空安保计划(GASep)标志着向安保和简化手续领域迈出了重要一步。全球航空安保计划路线图提高了全球战略性文件的客观性，是国际民航组织全面航空安保战略的重大演进(ICASS)。

自制定完成后，全球航空安保计划路线图就一直处于实施阶段，有些任务已经完成。为进一步推动实施，建议制定一个向利益相关方通报最新进展并促进知识和经验交流的方法。

另外，有关全球航空安保计划的后续改进的另一个重大问题涉及到如何动态更新有效实施(EI)的状态。有效实施通过普遍安全审计计划 — 持续监测做法(USAP-CMA)的结果对全球航空安保计划的进展进行量化。鉴于 USAP 审计在各项活动之间存在时间差，建议国际民航组织考虑纠正行动计划(CAP)中提供的各国证据，以对有效实施进行持续更新。

行动：请大会：

- a) 注意巴西实施全球航空安保计划的经验，即建立技术协作组协调实施该计划，并与航空界所有相关利益攸关方开展联合行动和项目；
- b) 认识到全球航空安保计划作为该行业的国际议程对提高世界航空安保的重要性；
- c) 建议国际民航组织探讨建立跟踪全球航空安保计划路线图成就的平台的潜在益处和可行性；
- d) 要求国际民航组织根据各国作为纠正行动计划(CAP)的组成部分提交的证据文件评估更新部分USAP-CMA成果(有效实施)的可行性。

战略目标：	本工作文件涉及安保和简化手续战略目标。
财务影响：	无需增加资金。
参考文件：	全球航空安保计划(GASep)(Doc 10118号文件) 普遍安保审计计划 — 持续监测做法(USAP-CMA)

¹ 伯利兹、玻利维亚、哥伦比亚、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拉圭、秘鲁、委内瑞拉

1. 引言

1.1 2017年11月，国际民航组织理事会批准了全球航空安保计划，此后，国际民航组织在世界各地促成若干区域活动，以推进该计划在全球实施。从那时起，一些相关主管部门和业界代表已为完成全球航空安保计划路线图的部分任务经开发了一些项目。

1.2 计划路线图是全球航空安保计划对国际民航组织全面航空安保战略(ICASS)提出的一项重要发明。路线图提高了全球战略文件的客观性，指导方向是正确的，是对全面航空安保战略的重大演进。

1.3 但是，全球航空安保计划的发展在实施的头几年举步维艰。一个方面是要建立和促进利益攸关方与做出相同贡献的国家在全球航空安保计划路线图方面的经验交流，另一个方面还要对《计划》成果进行宣传。

1.4 如何将各项任务的评估纳入全球航空安保计划为改进该计划提供了一个机遇。对有效实施目标的完成情况进行简便易行的监测会有助于各国和行业建立起全球航空安保系统。

2. 巴西实施全球航空安保计划的经验以及分享知识和经验对完成全球航空安保计划任务的必要性

2.1 制定和批准全球航空安保计划 促使巴西民航总局(ANAC)成立了一个由相关当局和业界代表组成的小组，目的是参考全球计划实施国家计划。

2.2 ANAC成立小组的目的是确定优先行动，为每项任务指定一个负责组织，并跟踪活动安排。此外，这个小组还可以成立分小组来开发具体项目。该小组已经建立了两个分小组，目的是：

- 为机场和航空器上扰乱性旅客编写国家指导材料；和
- 为航空安保人员编写人的因素手册。

2.3 这是全球航空安保计划小组正在开展首批两个项目。除此之外，其他利益攸关方开展的其他项目已经取得成果，巴西正在努力向国际民航组织/拉美民航委员会、北美/加勒比和南美航空安全和简化手续区域小组介绍这些成果，以推动其他国家开展类似行动。

2.4 为此，我们认为创建一个含有全球安全与合作伙伴关系路线图目录的全球共享平台可能是有益的，它将助于所有国家寻找解决方案以达到AVSEC的标准。要达到此目的，一个方法是开发一个安全网站，愿意分享其全球航空安保计划任务项目的国家或业内利益攸关方都可将其文件上传到该网站。

3. 全球航空安保计划进度评估平台

3.1 全球航空安保计划在其路线图上有一栏是各项任务指标，用以衡量合规状况。其中一些任务包括交付部分技术材料，如“指南出版物”、“材料审查”、“已发布的指南”和“制作的模板”。为推广这种材料的使用，还可以创建一个含有上述产品的平台，确保每个产品的客户都知道材料的存在，从而提高制定计划的效率。

3.2 部分国家任务指标需要国家资料，如“国际民航组织调查/问卷”、“提高国家间设备资料、要求和规范的信息共享”以及“制定和实施纠正行动计划”。对这些资料，平台可提供必要信息为各国提供指导，帮助它们提高对任务和合规方法的认识。这样，全球航空安保计划不仅能够成为通向航空安保演进的透明而宽广的大道，而且还可成为开展交流知识、经验和最佳做法的井然有序和客观平台。

3.3 全球航空安保计划以普遍安保审计计划持续监测做法(USAP-CMA)数据作为补充对有效实施设定相关目标。这些目标是：到2020年，80%的国家有效实施率达到65%；2023年前，90%的国家有效实施率达到80%；到2030年，100%的国家有效实施率达到90%。

3.4 当前，USAP-CMA的审计(文件审计或现场审计)多年来周而复始，导致全球航空安保计划实际有效实施给人以过时的印象，因为只有后续审计完成之后才会对现状进行更新。因此，USAP-CMA方法可以考虑由各国在纠正行动计划中提交保持有效实施最新状态的证据，这样可以鼓励各国全面合规。纠正行动计划的分析与基于文件的审计非常相似，可通过国家声明和提交相关证据(国家和机场层面的文件、图片或其他资料)予以佐证。

3.5 与关键要素(CE)相关的可能需要现场评估(如EC 8)的规程问题(PQ)可能不适用用这种方法。不过，我们预计，犹如CE1、2、3、5和6一样，前述的流程可能会有利于通过文件证据对规程问题进行评估。

3.6 综上所述，我们乐见全球航空安保计划成为全球航空安保系统的一个重要工具，但要实现全球航空安保计划的全部潜能还需要采取后续步骤。建立一个平台，让所有负责该计划的部门能够以透明方式跟踪最新进展，分享经验和良好实践，这是我们期待的实现这一目标的方法。