



大会 — 第 41 届会议
执行委员会

议程项目 14: 航空安保 — 政策

更新《全球航空安保计划》（GASeP）

（由孟加拉国提交）

执行摘要

《全球航空安保计划》（GASeP）于 2017 年通过，其目的是通过一系列优先成果、优先行动和理想目标，协助成员国、国际民航组织及其他利害攸关方提高全球航空安保的有效性。

在大会第 40 届会议的指导下，国际民航组织审议了通过实施《全球航空安保计划》汲取的经验教训，包括国际民航组织内部监督办公室（OIO）对过去五年实施《全球航空安保计划》的经验进行评估得出的意见。预计国际民航组织将提出一个更加实际可行、可实现的《全球航空安保计划》的版本，并提供更多澄清及指导。

本文件重点介绍了孟加拉国关于《全球航空安保计划》下次修改中拟审议的某些要素方面的建议。

行动：请大会：

- a) 请国际民航组织在下一版《全球航空安保计划》中，审议将 COVID-19 大流行病的影响及此类不可预见的情况作为一种风险因素；
- b) 请国际民航组织审议重新设定以实际可行的做法，有效实施《全球航空安保计划》的理想目标；
- c) 请国际民航组织为实现理想目标提供一个《国家航空安保优先行动计划》（SASPAP）模板；
- d) 鼓励成员国根据国家风险因素，制定《国家航空安保优先行动计划》（SASPAP）；和
- e) 请国际民航组织为各国民航局长和/或国家高级别当局提供一个专门的《全球航空安保计划》地区论坛。

战略目标： 本工作文件涉及安保和简化手续的战略目标。

财务影响： 本文件提及的国际民航组织各项活动，预计将按照国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划的指引，在 2023 年至 2025 年经常预算和/或预算外捐助的可用资源范围内进行。

参考文件:	《全球航空安保计划》（GASeP）（Doc 10118 号文件） 2020 普遍安保审计计划持续监测做法审计结果分析 2021 普遍安保审计计划持续监测做法审计结果分析 国际民航组织大会第 41 届会议第 A41-WP/4 EX/1 号工作文件
-------	---

1. 引言

1.1 国际民航组织大会第 39 届会议一致认为，需要加快制定一项《全球航空安保计划》（GASeP），作为未来航空安保政策和方案编制框架。理事会于 2017 年 11 月批准了《全球航空安保计划》。

1.2 《全球航空安保计划》为各国、业界、利害攸关方与国际民航组织合作奠定了基础，其共同目标是加强世界范围航空安保，并实现五项主要优先成果，即：

- a) 加强风险意识和对策；
- b) 开发安保文化和人的能力；
- c) 改进技术资源和促进创新；
- d) 改进监督和质量保障；和
- e) 加强合作和支持。

1.3 该计划提供了一个路线图，其中概述了 94 项任务，并在上述五项主要优先成果下附有 32 项行动。

1.4 以下是《全球航空安保计划》的理想目标，其基础是普遍安保审计计划持续监测做法活动的可持续性指标，代表了国家航空安保监督系统关键要素的有效实施水平：

- a) 到 2020 年之前，80% 的国家对关键要素的有效实施达到 65% 以上；
- b) 到 2023 年之前，90% 的国家对关键要素的有效实施达到 80% 以上；和
- c) 到 2030 年之前，100% 的国家对关键要素的有效实施达到 90% 以上。

2. 讨论

2.1 **有效实施水平：**自《全球航空安保计划》开始之后，国际民航组织和成员国在发展航空安保系统方面付出了巨大努力。但是，就关键要素的有效实施达 65% 以上（目标年份为 2020 年）和 80% 以上（目标年份为 2023 年）的国家百分比而言，全球和地区对《全球航空安保计划》的实施状况如下：

对关键要素的有效实施达 65%以上的国家百分比										GASeP 目标
APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	AFI	全球		
2020年12月 31日	54.05	59.09	90.74	76.92	36.36	61.54	34.78	47.06	63.04	80% (2020年)
对关键要素的有效实施达 80%以上的国家百分比										
2021年12月 31日	27.03	22.73	79.63	46.15	18.18	15.38	13.04	19.61	39.67	90% (2023年)

注：根据对国际民航组织所公布 2020 年和 2021 年审计结果手册的分析。

2.2 COVID-19 的影响：由于 COVID-19 大流行病所致，各国无法照常推进其航空安保改进工作。在过去的两年里，各国根据路线图采取的所有行动和努力都被停止或放缓。此外，国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法的现场活动在 2020 年 3 月至 2022 年年初也无法进行。需要指出的是，根据各个国家的决策情况，不同国家所遭受到 COVID-19 这种全球大流行病的冲击不尽相同。

2.3 实施前景：如上述 2.1 段的表格所示，似乎除了欧洲/北大西洋以外，其他地区均无法实现为 2020 年设定的目标。2023 年的目标在大部分地区不太可能实现。

2.4 《国家航空安保优先行动计划》（SASPAP）模板：《全球航空安保计划》没有为国家航空安保行动计划提供任何标准化和结构化的模板。此类模板将使成员国形成共识，并在 COVID-19 疫情后帮助各国政府确定其工作的优先排序和预算分配。考虑到《国家航空安保优先行动计划》（SASPAP）是实现理想目标的通用结构化模板，因此可以在下一版《全球航空安保计划》中推出。可以鼓励成员国根据其国家风险因素制定《国家航空安保优先行动计划》（SASPAP）。

2.5 地区《全球航空安保计划》高级别对话：《全球航空安保计划》的实施，高度依赖于政府高级别当局的承诺。《全球航空安保计划》第一版没有为各国民航局长和/或国家高级别当局提供交流经验和看法的任何专门的定期论坛。有鉴于此，可能需要国际民航组织审议为各国民航局长和/或国家高级别当局设立一个专门的《全球航空安保计划》地区论坛。

3. 结论

3.1 根据上述讨论，下一版《全球航空安保计划》应设定一个实际可行的目标，并汲取过去两年发生的前所未有的大流行病疫情带来的经验教训，为各国提供标准化、结构化的指导，以确保采取系统性实施做法，并提高政府高级别当局的参与度，以便将《全球航空安保计划》纳入其优先议程。