



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目14：航空安保 — 政策

设计一个评估全球航空安保计划 (GASeP) 实施情况的机制

(由委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)提交并得到多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭支持)²

执行摘要

全球航空安保计划 (GASeP) 为各国、业界、利益攸关方和国际民航组织自身在全球、地区和国家层面共同努力加强航空安保奠定了基础。为衡量和监测实施该计划的绩效，全球航空安保计划提及使用不同的来源来确定优先原则的实施水平，其中包括普遍安保审计计划 (USAP) 审计和验证访问的结果，以及地区办事处的报告，包括现有地区航空安保组的报告。全球航空安保计划的全球目标在路线图中列出，包括普遍安保审计计划国家审计所记录的达到的有效实施 (EI) 百分比。但是，这些有效实施级别的设计并未考虑到路线图中分配给国际民航组织或业界的措施/任务、或被认为是全球责任并涉及国际民航组织、国家和业界的各项任务的实施情况。

行动： 请大会：

- a) 要求理事会设计和开发衡量机制，能够确定国际民航组织、各国和业界对全球航空安保计划实施水平所做出的贡献，并且该实施水平不完全基于普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA) 审计结果所记录的各国有效实施百分比，和
- b) 鉴于全球航空安保计划路线图是一份“活”文件，并有可能必要时对其进行定期审查和调整，因此有必要分析设计新参数以衡量全球航空安保计划中全球理想目标的可取性。

战略目标:	本工作文件涉及安保和简化手续的战略目标
参考文件:	附件17 — 《航空安保》 Doc 10118号文件：《全球航空安保计划 (GASeP)》 Doc 9807号文件：《普遍安保审计计划持续监测手册》

¹ 西班牙文文本由委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)提供。

² 南美洲地区 (SAM) 和拉丁美洲民航委员会 (LACAC) 成员国 (阿根廷、阿鲁巴(荷兰王国)、伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉(玻利瓦尔共和国))。

1. 引言

1.1 国际民用航空组织 (ICAO) 大会在其第 39 届会议 (2016 年) 上同意加速制定全球航空安保计划 (GASeP) 作为未来航空安保政策和方案的框架。

1.2 全球航空安保计划旨在为各国、业界、利益攸关方和国际民航组织共同努力加强航空安保提供基础，并在全球、地区和国家层面采取措施提高附件 17 —《航空安保》的实施水平以保护民用航空免受非法干扰行为。

1.3 在衡量和监测各国实施全球航空安保计划的各原则中，第 5 章 (实施、监测和审查) 提到将使用不同的数据源来确定全球航空安保计划中所列优先原则的实施水平；这些来源包括来自普遍安保审计计划审计和验证访问的数据、地区办事处的报告以及现有地区航空安保组的报告。

2. 分析

2.1 在国际民航组织大会第 40 届会议 (2019 年) 上，提交了关于实施全球航空安保计划的 A40-WP/25 号工作文件，展示了与为 2019 年 5 月 31 日设定的理想目标相比的有效实施水平 (EI)，以及全球和地区趋势。实施水平基于截至那时为止审计的国家 (181 个国家) 的数据，超过了有效实施率 65% 的目标。

2.2 全球航空安保计划的全球理想目标载于全球航空安保计划路线图 (附录 A)，其中估计到 2020 年，80% 的国家将超过有效实施率 65%，到 2023 年，90% 的国家将超过有效实施率 80%，到 2030 年，100% 的国家将实现有效实施率 90% 以上。

2.3 为实现全球航空安保计划的这些全球目标，描述了五 (5) 项优先成果，伴随三十二 (32) 项行动，得到九十四 (94) 项任务的支持，这些任务基本上由三 (3) 个主要组成部分执行，分别确定为“国际民航组织”、“国家”和“业界”。

2.4 在某些情况下，路线图中提到的具体任务拟由其中两 (2) 个组成部分 (例如，“国际民航组织”和“国家”或“国家”和“业界”) 执行，如果同一任务涉及这三个组成部分，则可理解为“全球”责任。

2.5 正如全球航空安保计划第 5 章中明确提及，将使用适用于各国的 USAP 审计结果作为监测和审查实施情况的方法之一，因此可理解为，在 GASeP 路线图中所述的预计全球目标基于有效实施 (EI) 百分比。这认可了有效实施率是一个国家航空安保监测和合规能力的衡量标准 (以百分比表示)，根据《普遍安保审计计划持续监测手册》(Doc 9807 号文件)，针对每个关键要素、附件 17 的每项标准和附件 19 有关安保的标准进行计算。

2.6 然而，当 USAP 审计确定各国的有效实施水平时，其设计没有考虑 GASeP 路线图中分配给“国际民航组织”和“业界”组成部分的具体措施或任务、或分配给“全球”组成部分 (涉及“国际民航组织”、“国家”和“业界”) 的任务的实施情况。

3. 结论

3.1 鉴于上述分析，我们认为应当设计衡量机制，以便能够确定“国际民航组织”、“国家”和“业界”组成部分(或其组合)对GASep实施水平所做的贡献百分比，并且这种实施不应完全基于USAP审计结果中显示的国家有效实施率。

3.2 同样，重要的是考虑到路线图被确定为“活”文件，并且有可能必要时定期进行审查和调整，需能够分析设计新参数以衡量全球航空安保计划中全球理想目标的可取性。

— 完 —