



大会第 37 届会议

执行委员会

议程项目 13: 安全政策

通过运用行业运营能力和技术专长 加强全球航空保安

(由国际航协提交¹)

执行摘要

继 2009 年 12 月 25 日航空保安事件，IATA 在 1 月份主办了一次有关航空保安的峰会，与会者包括美国国土安全部（DHS）部长、ICAO 秘书长和各航空公司的首席执行官。在 ICAO 和美国国土安全部的协调下，2010 年召开了一系列重大的地区会议，在全世界建立起了需要加强全球航空保安的共识。这个新的承诺必须有承认行业的重要贡献以及在航空保安决策上必要的行业咨询的后续具体行动支撑。

行动：请大会

- a) 支持 ICAO 的工作，确保全球范围内遵守附件 17 “标准和建议措施”，具体关注风险较高的机场和地区；
- b) 认可行业咨询的重要性，敦促所有成员国建立航空安全的行业咨询机构；
- c) 认可有必要建立一个全球协调的“未来检查站”，用于整合情报、行为分析和乘客的数据；
- d) 敦促已经要求或即将要求航空公司将旅客资料传送到不同的国家部门的成员国建立一个单一的数据门户网站（或“单一窗口”），所有的数据应该以电子方式提交；和
- e) 敦促 ICAO 制作“服务水平标准”的指导性材料，用于缔约国与国际旅客处理和数据传输的内部程序。

战略目标:	本工作文件和战略目标 B — 保安 — 提高全球民用航空保安有关
财务影响:	无财务影响。
参考文件:	无参考文件。

¹ 所有语文文本由国际航空运输协会提供。

1. 引言

1.1 IATA 认为，最有效的保安措施是基于适当培训的人员、协同一致的手续和设备，并整合到行业复杂的运营环境中。像航空公司和机场这些利益相关者具备独一无二的运营经验和专业技术，可以在促使整合成功方面发挥重要的作用。

1.2 2009 年 12 月 25 日，一名恐怖分子试图在从阿姆斯特丹飞往底特律的航班飞机上引爆爆炸装置但失败，这一事件意义重大。航空威胁正在迅速发展，威胁分子试图在我们全球相互关联的保安系统的所有点中寻找漏洞。基于这个原因，应该集中所有资源实现全球协调的工作方式。

1.3 2010 年 1 月 22 日，IATA 在日内瓦举行了一次“全球航空保安峰会”，与会者有 ICAO 秘书长，美国国土安全部（DHS）部长和各航空公司的首席执行官。

1.4 在过去几个月中，各国已经在墨西哥城、东京、阿布贾和阿布扎比举办了一系列高级别地区保安会议。IATA 也建立起并分别于 6 月和 9 月在安曼和新加坡举行了区域保安论坛，出席会议的包括航空公司、民航当局、旅行社及货运代理。

1.5 IATA 赞扬 ICAO 和各国政府在交换有关恐怖分子威胁的信息方面的努力，以及对于如何改进航空保安的讨论。在过去数个月的努力反映出国际航空保安界对更好的合作和制定更高效、有效的保安措施的前所未有的兴趣。这些努力必须是持续的，不能丢失。

2. 航空保安五项建议

2.1 在 1 月举行的全球峰会上，IATA 及其成员航空公司提出了航空保安的五项重要建议：

- 与所有航空公司持续进行正式的协商：这将使保安政策在制定过程中体现航空公司的运营专长；
- 使紧急命令与行业的执行能力相关联：认识到常规性的、一成不变的、包含无数指标的规定是不能够保证一个复杂的全球性产业的安全的。各国政府必须同行业合作，来根据他们的安全目标确定具体的实施措施；
- 消除收集乘客数据时的效率低下：IATA 敦促美国国土安全部打破内部架构，创建一个单一的数据收集和共享计划，为其他政府的实施树立榜样；
- 各国政府必须互相沟通以协调要求：政府必须互相沟通，以确保一国的要求不与其他国家的法律冲突；和
- 建立新一代检查站：除了优化当前筛选技术的能力，我们必须开始研究结合技术和情报的未来检查站。

3. 协调行业和政府航空保安方面的角色

3.1 全球航空保安体系的基本前提应该是所有成员国遵循附件 17 ——《保安》中所包含的标准和建议措施。在这方面，IATA 指出“促进全球遵循和建立各国可持续的航空保安监督能力”被认为是 ICASS 下的一个战略重点领域。必须严格执行和审计附件 17 的条款，具体关注高风险的机场和地区。

3.2 通过全球性的合作努力可以更有效地应对新的保安威胁,这种努力应该从和业界不断进行正式协商开始。航空公司和机场通过提供他们独特的视角和技术专长,都可以在增强保安方面发挥至关重要的作用。每一个成员国都应该建立一个有效的行业咨询机构,作为政府和航空业界人士交流有关航空保安战略、政策、法规提案和可能的解决方案的平台。

3.3 近年来的事件表明,今天的保安检查环境有时只能勉强跟上各种威胁的发展速度,而且依旧是让家庭、商务旅客、游客和员工感到压力。IATA 积极主张建立由监管机构和行业共同发展的“未来检查站”,并在全球协调一致的指导下执行。作为起点,这种“未来检查站”将整合筛选技术与情报、行为分析和乘客资料。IATA 致力于与 ICAO、国际机场理事会以及成员国密切合作,在 2011 年底前建立一个概念框架。

3.4 成员各国在要求获得旅客电子数据如预报旅客信息(API)或乘客姓名记录(PNR)时应遵循“单一窗口”的概念。这需要在请求国的 IT 系统内将旅客数据发送到一个单一的受理点、或门户,然后数据就可以与由国家法律授权接收的部门或机构(移民、海关、保安)共享。

3.5 衡量乘客处理水平(如数据传输和响应时间和生物特征捕获)的“服务水平标准”应在国际层面制订,引入各国。这将使国际航空运输业务的效率和可预见性更高。鼓励 ICAO 制作指导材料,支持成员各国开发和执行“服务水平标准”,涵盖其有关国际旅客处理和数据传输的内部手续。本附录包含建议审查的领域。

4. 结论

4.1 12 月 25 日的事件造成了一种紧迫感。在不同地区举行的高级别保安会议都越来越认识到我们必须加强合作,分享信息。

4.2 行业致力于保持全球天空充分安全和安保。IATA 认为现在正是在 ICAO 的领导下实施具体步骤的时候了。

附录

国际乘客处理的拟议服务标准

为航空承运人和缔约国建立透明的服务水平标准将创造有关服务、优先事项和责任的共同认识。将“服务水平标准”适用于由各国人员提供的服务，这将使航空公司了解预期效果，同时为各国提供数据用于衡量其内部的服务水平。需要建立“服务水平标准”的流程和任务有：

自动系统响应时间

- 国家对于自动查询或电子数据提交的平均响应时间；包括 iAPIS 及其他自动数据交换项目
例如：在电子数据提交后，国家对航空承运人的标准反应时间应该为四（4）秒，并占到所有交易的 98%。
- 国家对呼入服务台的电话的平均响应时间
例如：国家应提供足够的人员编制，以确保呼入 24 小时服务台的 95% 的电话可以接通。

系统可用性和中断程序

- 缔约国停机
例如：各国在计划停电前应至少提前 72 小时通知航空公司，提供包括预期的停机时间长度。
- 航空公司系统停机
例如：当航空承运人确定内部系统中断影响自己达到另一国数据提供的要求，应当在发现故障后的五（5）分钟内通知相关机构，提供包括中断预计持续时间（如已知）、哪些地方/航班受影响以及将付诸实施的临时替代措施。

乘客数据交换

例如：PNR 传输应该只限于在起飞前 72 小时进行初步交换（或者在 PNR 创建时，如果少于起飞前 72 小时）、起飞时、以及因为合理原因获准的临时交换。

检查

例如：缔约国应该努力做到在下飞机的 30 分钟内处理和通过 95% 只需正常检查的乘客，将此作为目标。

生物特征数据采集

例如：在主要检查站采集乘客生物特征数据应该在完成十五（15）秒内完成，这应该占到所有个体检查的 98%。

监督和流程审查

例如：各国应建立一个行业监督小组，每年举行两次会议，小组成员由相同数量的航空公司代表（包括航空公司行业协会）和国家高级行政人员代表组成。小组的工作可以包括如监测进展、讨论即将进行的项目、评估现有的方案要求的有效性、接受影响国际航空旅行事宜的情报简报，并讨论系统、技术和流程问题等。

差异报告/通知

例如：各国应建立流程，通过流程定期提醒个别航空公司注意自己的表现与项目要求之间的差异。