



第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）

2018年11月29至30日，蒙特利尔

议程项目2：未来管理航空安保风险的方法

推动航空安保培训

（由新加坡提交）

摘要

本工作文件讨论推动对于在民航生态系统中发挥作用或在其中从业的各级人员进行航空安保培训的持续必要性和重要性。

高级别航空安保会议的行动在第4段。

1. 引言

1.1 航空安保（AVSEC）威胁在过去 30 年中变得越来越复杂。可怕的恐怖攻击，例如轰炸飞行中的航空器，攻击机场陆侧区域，使用航空器作为大规模杀伤性武器等等，都证明需要所有民用航空和航空安保人员牢记这些对于民用航空发展和运行的挑战。国际民用航空组织（ICAO）、其成员国和业界一直在紧密合作，制定标准和建议措施（SARPs）、新的安保程序、安保技术，并促进密切协作，以便集体地解决航空安保威胁，保护全球航空系统。在这些行动和举措中，航空安保培训将继续是至关重要的一环。

2. 航空安保培训

2.1 加强航空安保的一切努力，不论是通过制定实际政策和程序、发展先进技术，还是实施有成效的措施，都取决于人的因素。为了制定健全的航空安保政策和实际措施，承担这些责任的人员将需要具备良好的航空安保知识，并认识到航空安保挑战，以便能制定有成效的做法和解决办法。

2.2 国际民航组织清楚地认识到航空安保培训的重要性。《国际民用航空公约》下有一系列标准和和建议措施（SARPs），着重强调航空安保培训的重要性。这些包括：

- a) 附件 17 标准 3.1.7: 每一缔约国必须要求主管当局确保制定和实施由参与或负责实施国家民用航空保安方案各个方面的所有实体的人员参加的国家培训方案。这一培训方案在设计上必须确保国家民用航空保安方案的有效性;
- b) 附件17标准3.4.2: 每一缔约国必须确保执行保安管制的人员具备履行其职责所必需的全部能力, 得到符合国家民用航空保安方案要求的适当的培训, 并保存有最新的适当记录。必须制定相关的效绩标准并采取初期和定期的评估以保持这些标准;
- c) 附件 17 标准 3.4.7: (a) 每一缔约国还必须: a) 确保对进行保安审计、测试、考察和检查的人员按国家民用航空保安方案为此类任务规定的相关标准进行了适当的培训;
- d) 附件 17 标准 5.1.5: 每一缔约国必须确保在其用于民用航空的机场内可以随时部署经过批准和受过适当训练的人员, 以协助处理可疑的和实际的非法干扰民用航空的案件;
- e) 附件 6 标准 13.4.1: 运营人必须制订和保持一份批准的安保培训大纲, 确保机组成员以最适当的方式将非法干扰行为的后果保持在最低; 和
- f) 附件 6 标准 13.4.2: 运营人必须制定并保持的另一个培训大纲, 是使相关工作人员熟悉针对拟装载到飞机上的乘客、行李、货物、邮件、设备以及储备品与供应物品等采取的预防性措施与技术, 以有助于防止破坏行为或其他形式的非法干扰。

2.3 2017 年 11 月颁布的国际民航组织全球航空安保计划 (GASeP) 也十分重视航空安保培训。在培养安保文化和人的能力的优先成果之下, 全球航空安保计划强调: “具备训练有素、积极主动和专业性强的工作人员队伍是有成效的航空安保的前提条件”。同时, 全球航空安保计划至少有 5 项优先行动和 10 项优先任务, 涉及改善航空安保培训。

3. 推动航空安保培训方案

3.1 迄今, 国际民航组织、国家和业界已制定许多航空安保培训方案。这些方案的目的是, 在于为相关的民航人员提供必要的知识、技术和能力 (KSA) 以履行其职责。应该指出, 由于航空安保威胁和挑战不断演进和变化, 机场和航空公司也面临全球航空系统的新变化和发展, 重要的是应不断审查、重温 and 更新这些航空安保培训方案中的航空安保培训内容和教学大纲, 以保持相关性和有用性。例如随着先进的安全检查设备、新流程和技术的使用, 包括大数据和颠覆性技术, 将需要对负责航空安保的民航人员进行培训, 使其能处理和管理好这些挑战和新需求, 以便有成效地实施航空安保措施和响应。

3.2 由于有必要在监管方和业界之间形成更大的协同增效, 就需要航空安保培训方案帮助监管方、业界和运营人理解共同挑战, 制定集体做法来处理新的和正在出现的航空安保挑战。强烈鼓励在监管方、业界、运营人和国际民航组织之间就航空安保培训开展进一步协作。这些可以包括共同举办研讨会、课程和会议, 藉此分享最佳做法和新的航空安保培训需要与举措, 包括处理网络安保威胁、陆侧威胁不断演进的挑战和应对内部人员威胁, 这样做将大有裨益, 并将有助于形成跨监管方和业界的相互理解和学习。

3.3 航空安保培训的另一个关键领域，是侧重于为监管方和业界的高层管理人员提供对于航空安保挑战和需要的战略性认识。这将有助于让高级管理人员了解和理解航空安保的重要性，以及航空安保的需要和要求可如何更好地在民航生态系统中得到推动。这还将有助于让高级管理人员更好地了解并加强政府、业界和运营人之间就航空安保风险、监管和有成效地实施各项措施方面的机构间以及跨组织的协作。

3.4 在这方面，新加坡强烈倡导航空安保培训的重要性。新加坡航空学院¹（SAA）将继续制定和提供多种多样的航空安保培训方案，包括与业界实体协作开办的课程。此外，新加坡通过新加坡航空学院和国际民航组织，将于2018年12月1日至2日在位于加拿大蒙特利尔的国际民航组织总部，启动首个民航局长（DGCA）航空安保方案。这一方案旨在帮助民航局长掌握对于航空安保事务和挑战的战略性认识，以利于履行作为民航局长的总体职责，其中航空安保构成其广泛责任的一个重要方面。并不是所有民航局长在担任这一职务之前，都曾受益于有航空安保作为其核心专长的便利条件，例如，他们可能是科班出身的专业航空工程师、空中交通管制或航空安全人员。因此，这一方案力求为处于最高管理层的民航局长提供对于航空安保的战略性必要知识和理解，使他们具有更好的装备，以制定具有航空安保影响和涉及航空安保要求的政策与决定。新加坡航空学院和国际民航组织意欲在今后两年中为世界各地举办多轮这样的民航局长航空安保方案。

4. 高级别会议的行动

4.1 请高级别航空安保会议：

- a) 支持推广安保培训的持续重要性，包括需要审查、修改和更新航空安保培训内容和教学大纲；
- b) 鼓励国家和业界组织继续协作，为民航人员、尤其是承担航空安保责任的人员制定新的和具有相关性的航空安保培训方案；和
- c) 注意到新加坡的努力，与国际民航组织携手合作，制定新的民航局长（DGCA）航空安保计划，并自2018年12月1日至2日启动。

— 完 —

¹ 新加坡航空学院隶属于新加坡民航局。