



大会 — 第 38 届会议

执行委员会

议程项目 13: 航空保安政策

下三年期的航空保安

(由澳大利亚、比利时、加拿大、中国、德国、爱尔兰、意大利、日本、黎巴嫩、卢森堡、墨西哥、新西兰、尼日利亚、卡塔尔、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、塞内加尔、新加坡、斯洛文尼亚、南非、西班牙、瑞士、阿拉伯联合酋长国、联合王国、美国提交)

执行摘要

航空保安是全球民用航空结构的关键支柱。由于保安威胁持续不断，所有利害攸关方必须合作加强航空保安，通过合理和务实的做法彼此密切合作，以便实现这一目标。

行动：请大会：

- a) 注意到国际民航组织与国际民航组织成员国、航空界和其他利害攸关方为了加强全球航空保安开展的工作；和
- b) 核准并继续支持第 3.2 段中所列的加强全球航空保安方向与做法。

战略目标：本工作文件涉及战略目标 B — 保安。

财务影响：无需额外资源。

参考文件：
大会第 37 届会议决议
A37-17 号决议 — 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明
A38-WP/12 号文件 — 高级别航空保安会议 (HLCAS) 的成果
A38-WP/14 号文件 — 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明

1. 引言

1.1 自 2001 年 9 月 11 日的恐怖袭击以及国际民航组织 2002 年部长级航空保安会议以来，国际民航组织成员国、航空界、和其他利害攸关方已经采取许多加强全球航空保安的措施。国际民航组织成员国已经展示了强烈的政治承诺，在所有利害攸关方之间也已经加强合作制定新的做法和措施，抗击针对国际航空运输的恐怖主义威胁，同时确保简化手续的顺畅以及航空运输运行的效率。

1.2 在 2010 年国际民航组织大会第 37 届会议上，大会核准并发布了 A37-17 号决议——国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明。大会 A37-17 号决议全面涵盖了总体政策；鼓励国际民航组织成员国通过并遵守国际航空保安法律文书；保安技术措施；各国关于非法干扰行为的行动；国际民航组织普遍保安审计计划；协助各国建立航空保安监督能力；多边和双边合作；以及国际和地区合作等。大会还发表了航空保安宣言，敦促成员国采取各种行动以加强国际合作，抗击针对民用航空的威胁。大会 A37-17 号决议和保安宣言提供了高层方向，展现了国际民航组织成员国、航空界、和其他利害攸关方的强烈承诺，继续其各自工作和彼此合作，加强全球航空保安免遭恐怖主义和非法干扰行为的威胁。

2. 航空保安的关键发展

2.1 自国际民航组织大会第37届会议以来，已在航空保安方面出现若干关键发展。这些包括针对民用航空目标的持续保安威胁和恐怖分子袭击，还有国际民用航空界努力制定新的做法和措施以保护全球民用航空运行。

2.2 国际民航组织通过秘书处（包括其秘书处研究组）的工作，以及通过国际民航组织航空保安专家组及其工作组所有成员，已经牵头全球努力，动员国际民用航空界加强航空保安。国际民航组织在过去三年已经进行和实现的关键工作包括：

- a) 召开了一系列的地区会议，在所有地区鼓励并提高高层对加强航空保安的支持。这些会议包括在托莱多、阿布扎比、阿布贾、墨西哥城、东京、加拉加斯、达喀尔、吉隆坡、麦纳麦、莫斯科、和新德里举行的会议等；
- b) 2012年9月在加拿大蒙特利尔召开的国际民航组织高级别航空保安会议（HLCAS），展现了国际民航组织成员国、航空界和其他利害攸关方的高层政治承诺，实现加强航空保安的共同目标，并发表了公报，就抗击民用航空运行的非法干扰威胁阐明了进一步的侧重领域；
- c) 加强国际民航组织和其他国际组织如国际海事组织（IMO）、万国邮政联盟（UPU）、和世界海关组织（WCO）等的合作。2012年7月，国际民航组织和WCO首次在新加坡举行了联合会议，表达了彼此合作并与所有利害攸关方合作的强烈承诺，以便加强航空货物和供应链的保安。2013年7月，国际民航组织、IMO和WCO还许诺合作、协调工作，以加强贯穿航空和海事部门和彼此之间的货物流通保安；

- d) 已在国际民航组织航空保安专家组织内成立了多个新的工作组和技术顾问组，以便处理如威胁和风险；内部人员威胁；航空货物保安；保安技术；航空保安培训等重大问题，并就下一代检查站的检查进行审查。这些新的小组与关于附件17和航空指导材料工作组的工作相辅相成；
- e) 已经就下列领域制定了芝加哥公约附件17下的新的标准和建议措施（SARPs）和新的保安指导材料，如：空中航行和空中交通服务的保安、航空货物保安、和关于为国际民用航空服务的非旅客机场工作人员检查等；
- f) 在国际民航组织航空保安专家组和其他国际民航组织技术专家组如危险品专家组和简化手续专家组等之间，已经建立了新的合作领域，以便整合并平衡国际民航组织关于保安、简化手续、和危险品处理的全球做法；
- g) 国际民航组织、其成员国、航空界、和其他利害攸关方业已保持努力，进一步提高关于航空保安威胁和已采取措施的意识和信息共享。就这方面而言，风险背景综述声明的制定对于加强成员国认识新的和正在出现的航空保安威胁十分有帮助。国际民航组织航空保安联络点网络已经成为一个有用的平台，加强各成员国之间就此种信息进行沟通和共享；
- h) 国际民航组织、成员国、和其他利害攸关方已经在航空保安培训和能力建设方面作出更多地努力和给予更高的重视。关于能力建设和培训的新举措已经予以制定，包括在航空货物保安、审计、和遵守规定已经保安检查和保安管制等方面；
- i) 为了更好地满足各成员国不同的需要，普遍保安审计计划（USAP）将迈向USAP — 持续监测做法（CMA），针对不同层级的遵守和监督水平采取不同做法，并将纳入USAP下一次修改；和
- j) 继续努力使用新技术。全世界正在开发、测试和部署民用航空保安运行方面的新技术和设备。这些既对监管者和业界提高航空保安和简化手续两者都有好处，也对民用航空运行有成本效益。

3. 前进方向

3.1 鉴于航空保安在全球民用航空架构中的关键作用，国际民航组织、其成员国、航空界、和其他利害攸关方必须继续保持努力，不论是单打独斗或彼此合作，以便抗击针对国际航空运输运行的恐怖主义威胁。这些努力必须和利害攸关方的工作相辅相成，以确保简化手续的顺畅及民用航空运行的效率，并优化使用有限资源。

3.2 关于前进方向，请国际民航组织大会第38届会议对这些工作给予强烈支持，并核准下列加强全球航空保安的做法：

- a) 继续由国际民航组织发挥全球领导作用、提供政策和技术方向和建议，指导所有国际民航组织成员国、航空界、和其他利害攸关方以协调统一和发挥协力的方式，在全世界加强航空保安；
- b) 国际民航组织关于航空保安的专家机构继续努力处理关键的航空保安问题，制定务实和合理的措施来处理航空保安威胁；
- c) 所有国际民航组织成员国继续加强其航空保安措施、标准和实施，至少要遵守芝加哥公约附件17的标准；
- d) 国际民航组织继续与其他国际组织如IMO、UPU、和WCO；地区航空组织；和其他业界伙伴如国际机场理事会（ACI）、全球快递协会（GEA）、国际航空运输协会（IATA）、国际航空货物协会（TIACA）和其他方继续密切合作，制定和改进航空保安措施和做法，以便在航空保安、简化手续和运行的需要之间实现可持续和有成本效益的平衡；
- e) 国际民航组织、其成员国和业界继续推广创新、有效和高效的办法，协调统一全球在航空保安方面的努力。在这方面，成员国之间就迈向基于风险和基于成果的保安所开展的国际合作，应以共商合作的方式进行；
- f) 国际民航组织和所有成员国继续制定和改进其航空保安审计、检查和监督能力，以确保为保护国际民用航空运行而采取和应用的保安措施，既坚实有力又富有成效。在这方面，鼓励国际民航组织继续在普遍保安审计计划下阶段确立USAP-CMA的工作；
- g) 国际民航组织、其成员国、和所有其他利害攸关方继续在航空保安能力建设与培训领域保持努力，特别是那些关于帮助需要此种能力建设和培训的国家的举措；
- h) 国际民航组织继续推广共享航空保安最佳做法，并通过务实手段，为了造福所有成员国而共享航空保安威胁信息。若尚未采行，国际民航组织成员国还应加入并使用国际民航组织航空保安联络点网络，以便共享此种信息；和
- i) 国际民航组织、其成员国和其他利害攸关方继续彼此密切合作，制定新的和创新的航空保安做法与措施，同时考虑到简化手续的顺畅、民用航空运行的效率、成本效益、和优化使用有限资源等需要。