



大会 — 第 38 届会议

执行委员会

议程项目 13：航空保安 — 政策

航空货物和邮件的保安

(由印度尼西亚提交)

执行摘要

本文件中载有印度尼西亚航空货物和邮件安检方面的信息，并讨论了实施情况及印度尼西亚民航局在改进航空货邮保安方面所面临的几大挑战，并提议加快通过附件 17 中与保安供应链的实施相关的新标准和建议措施（SARPs），以供所有成员国加以实施。

行动：请大会：

- a) 要求理事会加快通过航空保安方面与保安供应链的实施相关的新标准和建议措施，以供所有成员国加以实施和适用；和
- b) 要求理事会虑及海关和邮件保安要求，以便航空保安方面与保安供应链的实施相关的新标准和建议措施将与适用的海关和邮件保安要求保持统一，并一同发挥增效作用。

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：	无。

1. 引言

1.1 印度尼西亚的货邮量正在大幅增长。目前，货物保安操作变得更加困难，尤其是难以在印度尼西亚几大国际机场执行监控过程。为了加强航空保安，印度尼西亚民航局（DGCA）在航空货邮安检过程中实施管制代理人制度，以此确保航空货运的保安。

2. 管制代理人近况

2.1 按照国际民航组织附件 17 和 18 的要求，印度尼西亚要求航空公司对装入航空器的货邮的保安负责。航空公司能够将安检工作委托给管制代理人（RA）和、或已知托运人。管制代理人制度已于 2011 年 9 月 4 日起开始实施。

2.2 在印度尼西亚，由于下列原因，须在机场保安限制区之外执行货物安检过程：

- a) 由于空间、人员和货物安检设施方面的限制，难以在保安限制区内完成大批量的货物安检；
- b) 不能在不妨碍航空货邮流的情况下，同时对大量积累的货邮进行有效和高效的安检；
- c) 航空货邮运输与商业利益密切相关，由此可给安检执行实体带来利益冲突；
- d) 开展货邮安检的目的是确保航空器不装运违禁物品；和
- e) 机场保安限制区内的货邮须随时可运载，不可长时间放在一边，等待安检。

3. 挑战

3.1 在执行航空货物安保过程方面，民航局经常面临下列挑战：

- a) 航空保安条例和海关条例目前并不一致，需要在管制代理人所产生影响的方面进行统一；和
- b) 鉴于欧盟关于“由第三国机场向欧盟内部运营的航空货物或邮件运营人”（ACC3）的 1082/2012 号条例，自 2014 年 7 月 1 日起，印度尼西亚的管制代理人政策需根据欧盟条例，对新情况进行考虑。