



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 14：航空安保 — 政策

关于制定航空安保自愿报告 (ASVR) 制度
和改进分类系统等国际标准的提案

(由大韩民国提交)

执行摘要

航空安保事件报告分组 (SG-ASIR) 在第三十三次航空安保专家组 (AVSECP/33) 会议期间发布的航空安保事件分类系统在涵盖自愿报告潜在风险方面存在局限性，因此大韩民国建议开发适用于航空安保自愿报告 (ASVR) 的分类系统和分析机制。与此同时，大韩民国提议制定关于航空安保自愿报告制度的国际标准，以基于安保的文化加强全球航空安保，并要求大会考虑利用从报告制度积累的数据库和引入安保绩效目标和指标，推出主动的安保管理系统。

行动：请大会：

- a) 考虑在实施安保保密报告制度时制定自愿报告的国际标准；
- b) 制定即使对航空安保自愿报告也适用的全球安保分类系统；
- c) 考虑利用航空安保报告事件数据库和采用安保绩效目标 (SePT) 及安保绩效指标 (SePI) 概念，推出主动的安保事件预防系统；和
- d) 考虑根据事件发生地点引入分析机制和分类系统。

战略目标：本工作文件涉及航空安保和简化手续战略目标。

财务影响：未定。

参考文件：附件 17 — 《航空安保》
Doc 8973 号文件：《国际民航组织航空安保手册》

1. 引言

1.1 航空安保保密报告制度藉由 2006 年通过的《国际民用航空公约》附件 17 第八版成为一项国际标准，为所有缔约国的实施奠定了基础。因此，附件 17 标准 3.5.1d) (原标准 3.4.7c)) 规定所有成员国应通过保密报告制度收集和分析旅客和航空工作人员等来源的安保威胁信息，以补充国家层级管理方案。

1.2 大韩民国(ROK)在现有的保密报告制度上更进一步地引入了基于主动安保文化的航空安保自愿报告制度，该制度自 2014 年起开始运作。通过遵守三项运作原则(举报人匿名、非惩罚性和有限的信息共享)，韩国一直通过鼓励自愿报告有关潜在安保风险的信息来维持主动的航空安保管理系统，如果没有旅客、空乘人员和安保人员的自愿报告，就得不到这些风险报告。

2. 考虑因素

2.1 航空安保专家组(AVSECP)航空安保事件报告分组设计了一种新的航空安保事件报告机制，可作为成员国和航空业实施附件 17 标准 5.1.6 的工具，并将其作为工作文件提交给 2022 年的第三十三次航空安保专家组(AVSECP/33)会议。航空安保事件报告分组构思的综合指导文件草案描述了安保事件报告的截止日期、报告内容、报告方法、报告分析、事件信息评价、信息保护、培训/意识和分类系统等内容。预计它将为成员国的报告制度标准化提供指导方针。但是，对事件分类系统和潜在风险分析机制需要根据报告者的自愿报告进行更多研究，这与强制报告的航空安保事件情况不同。

2.2 除了航空安保强制报告系统外，大韩民国还运行一个分开的自愿报告制度。我们特别针对自愿报告系统，通过分析航空安保自愿报告制度收到不同类型信息的报告，制定了我们的航空安保分类。我们正在运行的分类系统把接收到的事件分为 14 个主要类别、76 个中等类别的数据库，并将其用于国家航空安保等级管理和预防性安保管理系统。

2.3 通过初步分析评估经分类事件的紧迫性，然后按照国际民航组织 Doc 8973 号文件《航空安保手册》中的建议，从各个角度进行威胁、脆弱性和后果等多方面的安保风险评估。随后将安保风险等级分为严重、警告、警觉和可忽略四个等级，通过 5x5x5 风险评估总表进行勘定。将这些信息提交给相关分析委员会定期审查，并用于推导改进需求、准备防止再次发生的措施以及为相关组织提供培训，从而确保国家航空安保。

3. 讨论

3.1 航空安保自愿报告制度是对航空安保强制性报告制度的补充，并通过培养主动安保文化，为加强全球航空安保提供了坚实的基础。因此，需要有关于成员国航空安保自愿报告制度的国际标准，以便藉此自愿报告航空安全事件和潜在风险，后者是运行航空安保保密报告的强制性要求。

3.2 航空安保事件报告分组目前制定的事件分类系统(草案)主要针对强制报告，而航空安保事件报告则是针对已发生事件的反应措施。相比之下，航空安保自愿报告不仅包括已经发生的事件，还包括主动和预测性地报告关于有害或可能有害航空安保的潜在威胁。因此，有必要开发比航空安保事件更广泛的分类系统。

3.3 按照航空安保强制报告和自愿报告分类系统加以分类的事件应转换为用于预防性风险管理系统的数据库。为此，可审视借鉴航空安全管理系统中运用的相关指标和目标管理概念。必须引入主动预防系统，设定适合每个国家安保环境的 SePT(安保绩效目标)以及针对每个目标进行管理的 SePI(安保绩效指标)。

3.4 非法干扰可按发生地点如机场陆侧区、机场安全禁区、空侧区和航空器内等进行分类。此外，应对非法行为的安保措施也可能因这些事件的地点而异。因此，在制定航空安保强制报告和自愿报告分析机制和分类系统时，需要考虑事件发生地点的差异。

附录

大韩民国的航空安保自愿报告制度分类

人员	托运行李	货物/邮件/供应商	航空器
<ul style="list-style-type: none"> • 旅客 • 机组人员 • 地勤人员 • 旅客承运 • 假护照 	<ul style="list-style-type: none"> • 对限制物品管控失败 • 卸载失败或卸载错误 • 对经安检行李的接触管控失败 • 火器相关违规行为 • 人员配备不足 • 筛检出现爆炸物痕量探测阳性反应 • 对行李没有逐个检查 • 液体、气溶胶和凝胶管控失败 • 发现不明行李 • 妨碍安检 	<ul style="list-style-type: none"> • 货物 • 邮件 • 供应商 	<ul style="list-style-type: none"> • 飞行中的筛检出现爆炸物痕量探测阳性反应 • 对进出航空器的管控失败 • 对航空器搜索的管控失败 • 机载安检设备故障 • 不明的未经安检航班

限制区	威胁	安保系统&设备	可疑物品
<ul style="list-style-type: none"> • 安保限制区的进出管控 • 入侵 • 安保限制区进出管控失败 • 违禁物品进入安保限制区 • 妨碍安保限制区的管控 	<ul style="list-style-type: none"> • 内部人员威胁 • 绑架警告 • 向航空器发出威胁性通话 • 向航空器发出威胁性通话 • 威胁航班 	<ul style="list-style-type: none"> • 身份证件系统故障 • 人员检查设备故障 • 托运行李检查设备故障 • 供应商检查设备故障 • 网络安保 • 机票联动系统故障 	<ul style="list-style-type: none"> • 机场航站楼内的可疑物品 • 可疑车辆 • 飞行中的可疑物品 • 化学/生物/放射性物质

恐怖主义	犯罪行为	遥控驾驶航空器系统	其他
<ul style="list-style-type: none"> • 炸弹 • 生物化学 • 武器 • 车辆急冲 • 枪械 	<ul style="list-style-type: none"> • 不循规旅客 • 机场破坏 • 航空器破坏 • 贩毒 • 人口贩卖 • 盗窃 • 其他犯罪行为 	<ul style="list-style-type: none"> • 遥控驾驶航空器入侵 <div data-bbox="792 982 1094 1205" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">武器/武装人员的运输</p> </div> <div data-bbox="792 1247 1094 1323" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">不合规报告</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> • 拒绝安检 • 激光干扰 • 紧急疏散程序 • 安保信息保护 • 安检 • 安保工作相关 • 违禁物品调查