



大会 — 第 42 届会议

技术委员会

议程项目24：航空安全和空中航行优先举措

加强机场应急规划和准备

（由非洲民用航空委员会（AFCAC）代表54个非洲国家²提交）

执行摘要

尽管国际民用航空组织附件 14 —《机场》中已确立相关监管要求，但在机场应急计划（AEP）的制定、协调和测试方面仍存在实施差距，尤其是在发展中国家更是如此。在航空事故、疫情、安保威胁和自然灾害等日益复杂的紧急情况背景下，确保机场应急计划的全球准备就绪和互操作性已成为关键优先事项。

本工作文件呼吁国际民航组织重新评估当前支持应急准备的框架，并提出了在“不让任何国家掉队”（NCLB）举措下有针对性的能力建设与政策改进措施。文件倡导提高全球关注度、加强同行间协作，并为面临实施困难的国家提供实际支持，以确保在世界范围内实施稳健、包容和定期演练的机场应急计划。

行动：请大会：

- 敦促国际民航组织强化机场综合应急计划的全球重要性，并根据附件 14 —《机场》的规定促进更强有力的监督机制；
- 指示国际民航组织在“不让任何国家掉队”（NCLB）举措下扩大技术援助和同行交流方案，以支持成员国实际制定和测试机场应急计划；
- 敦促国际民航组织考虑审查和更新 Doc 9137 号文件《机场服务手册》第 7 部分 —《机场应急规划》，以反映当前的全球威胁，并加强关于可包容的、可扩展的应急规划模型的运行指南；
- 鼓励各国确保应急和紧急规划包括在机场定期开展多机构联合演习，并确保此类演习作为国家监督方案的一部分受到监测；和

¹ 英文和法文版由AFCAC提供。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃斯瓦利尼、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、坦桑尼亚联合共和国、多哥、突尼斯、乌干达、赞比亚和津巴布韦

e) 敦促具有既定最佳做法的国家和行业利益攸关方按照国际民航组织的合作原则，支持地区知识共享，特别是和能力有限的国家共享。	
战略目标：	本工作文件涉及战略目标：每次飞行都安全和安保；航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行。
财务影响：	待定。
参考文件：	附件 14 — 《机场》第 I 卷 — 《机场设计和运行》和第 II 卷 — 《直升机场》 附件 9 — 《简化手续》 附件 11 — 《空中交通服务》 附件 17 — 《航空安保》 附件 19 — 《安全管理》 Doc 9137 号文件：《机场服务手册》第 7 部分 — 《机场应急规划》 Doc 9998 号文件：《国际民航组织援助航空器事故受害者及其家属的政策》

1. 引言

1.1 机场应急规划是机场安全与韧性的核心支柱。其目的是确保机场具备迅速有效应对机场内或周边发生的任何紧急情况的能力。这包括最大限度地减少对人员和运营的影响、保障人员生命安全并维持机场运营的连续性。

1.2 国际民航组织附件 14 — 《机场》第 I 卷 — 《机场设计和运行》要求各国确保制定并定期测试机场应急计划（AEP）。《机场服务手册》第 7 部分 — 《机场应急规划》以及其他相关国际民航组织规定对这些要求提供了进一步的支持。然而，现代紧急情况的发生规模、复杂性和多样性要求在全球范围内重新关注并强化这些计划。

2. 讨论

2.1 实施和测试差距

2.1.1 尽管许多国家已建立监管框架，要求机场制定机场应急计划（AEP），但证据表明缺乏一致的实施和有意义的测试。应急演练往往资源不足、协调不力，且与实际紧急情景脱节。在某些地区，关键机构要么不清楚自身职责，要么因运营或后勤限制而无法有效参与。此类系统性限制削弱了应急准备工作的有效性，并在实际危机中暴露了脆弱性。

2.2 多机构协调的复杂性

2.2.1 机场应急响应本质上涉及众多利益相关方，包括消防救援服务、警察、医疗救援人员、机场运营人、空中交通服务、市政当局及国家安全力量。任何应急计划的有效性取决于这些机构之间的共同理解、互操作性以及对资源的访问权限。

2.2.2 国际民航组织现有的指导原则强调采取协调一致应对各类灾害的做法，但实际操作中仍面临诸多挑战。许多国家因资金、后勤或制度障碍，难以开展多部门联合培训或模拟真实情景的演习。加强国际民航组织主导的能力建设及地区协作，有望在填补这一差距方面发挥关键作用。

2.3 提供全球指导的理由

2.3.1 具有跨境影响的紧急事件（如传染病爆发和安保相关事件）日益频发，要求采取全球协调一致的做法处理机场应急计划。重新调整国际民航组织的支持重点，并建立同行学习平台，可为这一努力提供支持，这与关于需要全球指导和成熟度的大会议题标准相一致。

3. 结论

3.1 机场应急准备已不再仅仅是地方层面的优先事项，它已成为全球性的紧迫任务。若缺乏定期的多机构联合演习、应急服务部门的整合以及国际民航组织支持的实施框架，全球应对危机的整体能力将持续存在显著差距。亟需启动新一轮全球行动，以强化机场应急规划，将其作为一种标准化的、经过测试且具有包容性的安全机制。