



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目12：航空安保 — 政策

安保机构之间的协作

(由南非提交)

执行摘要

航空面临的威胁仍将是复杂的，且难以化解。正因为这样，一个机构或一个部门无力承担保护整个航空系统免遭这些威胁的重任。因此，航空安保措施实施取得成功的一个关键要素便是政府机构与航空利害攸关方进行协作，将重点放在保护人民生命和财产安全上。

为了强调这一难题，本文分享了南非通过在约翰内斯堡的OR坦博国际机场建立协作机构来处理影响航空旅客的一些犯罪方面的经验。

行动：请大会：

- a) 注意到本工作文件的内容；和
- b) 鼓励还未这样做的其他国家制定合作与协作策略，并建设伙伴关系，以便提高对标准和建议措施的有效实施。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 — 安保和简化手续。
财务影响：	无财务影响。
参考文件：	附件17 — 《安保》 Doc 10118号文件：《全球航空安保计划》 联合国安全理事会第2309号决议（2016年）

## 1. 引言

1.1 航空面临的威胁仍将是复杂的，且难以化解。正因为这样，一个机构或一个部门无力承担保护整个航空系统免遭这些威胁的重任。因此，航空安保措施实施取得成功的一个关键要素便是政府机构与航空利害攸关方进行协作，将重点放在保护人民生命和财产安全上。

1.2 附件 17 在下列标准中确认了这一事实：“每一缔约国必须要求主管当局对该国与国家民用航空保安方案各个方面有关的或负责其实施的部门、机构和其他组织，以及机场、航空器运营人、空中交通服务提供者和其他实体之间规定和分配任务并协调其各项活动。”标准 4.8.3 进一步声明“每一缔约国必须确保国家的相关部门、机构、其他组织以及其他实体根据标准 3.1.6、3.2.2 和 3.2.3 开展陆侧区域安保措施的协调，并在其国家民用航空安保方案中确定关于陆侧区域安保的适当责任。”

1.3 这一事实还确认了“全球航空安保计划（GASeP）”的一个统领性原则“合作与信息共享”。全球航空安保计划还将此列为第五大关键优先事项：“**增加合作和支持**。增加国家内部和国家之间的协作将推动更快更有效地实现关键安保目标。”在这一优先事项之下，阐述了下列优先行动：“确保所有相关国家实体积极参与各项措施的实施”。

1.4 联合国安理会第 2309 号决议“敦促所有国家确保本国所有相关国家部委、机构和其他实体在航空安全问题上密切有效地开展合作”。

## 2. 讨论

2.1 所提出的上述问题让所有航空安保利害攸关方承担责任，进行合作与协作，以追求实现更安全和安保的航空安保环境。

2.2 过去数年以来，非洲针对国际和国内旅客（包括机场使用者）、抢劫高价值货物以及为违禁品和非法移民提供方便的犯罪在上升。这就需要实施行动，防止、调查和打击这些犯罪。

2.3 对影响有效打击这些犯罪行为的调查发现其原因是机场和机场周围的执法机构之间缺乏协调。

2.4 所有相关航空利害攸关方制定、批准和实施了针对机场及周边警察群的一体化的多学科战术安保计划（IMTSP）。这一计划成功的根本在于各南非政府部长在时任警察部长的领导下给予的积极支持和展现的领导风范。

### 2.5 一体化的多学科战术安保计划得到下列五大支柱的支持：

2.5.1 第 1 支柱：情报，通过情报协调委员会提供情报，包括排查机场雇员的反腐败策略，以及排查有组织犯罪集团进行渗透而在机场或机场周围从事的掩人耳目的项目。

2.5.2 第 2 支柱：加强陆侧安保，为机场周围的道路提供交通管理和机场陆侧执法。。

2.5.3 第 3 支柱：执法机构采取积极措施，在他们的责任区内防止发生冲突或应对正在实施的犯罪，同时尽可能整合这种能力，以便加以提高。

2.5.4 第 4 支柱：反应性措施，通过调查、勘校和分析证据有助于成功起诉犯罪人员。

2.5.5 第 5 支柱：机场周围的线群式安保，以保证往返机场高速路的安全并打击犯罪行为，这些犯罪通过犯罪团伙的方式跨越了机场管辖区深入到毗邻区域。警察群和警察应急特勤（K9）通过提供积极的和反应性的警事服务，参与到打击所有犯罪行为中，这些警事服务将降低需要优先处理的机场周边地区犯罪的等级。

2.5.6 联合行动中心（JOC）运行室 7\*24 小时工作，是所有事件的协调中枢，这些犯罪行为或其他相关的安保事件需要立即采用多学科战术级别做法加以应对。

2.6 联合行动中心主管会议每天都召开，确保协调机场的资源来打击犯罪。会议对前一天发生的事件/犯罪进行审查，随后对接下来 24 小时内进行计划和部署。打击犯罪的部署策略与犯罪模式分析和联合行动协调委员会（JOCCOM）向情报协调委员会（ICC）所做的情况简报保持一致。

2.7 联合行动协调委员会就处理机场的安保薄弱环节、风险和威胁进行监督。联合行动协调委员会在每日的稳定期内召开会议，当约翰内斯堡的 OR 坦博国际机场的安保形势趋稳后，会议的频次减少成每星期一次。高级管理人员也作为一部分参加会议，以处理各类事务，这些会议邀请做出战略决策来为行动的实施提供方向指导，并接收来自联合行动中心关于一体化的多学科战术安保计划关于五大支柱的反馈信息。

2.8 联合行动协调委员会扩大会议每月召开一次（以前在每星期的稳定期内召开一次），与会代表的高级管理人员和集群、都市、有关当局和支持部门的外部利害关系方也参加会议。这些会议允许不在机场驻场的外部利害关系方进行互动，允许召开外部利害关系方所处理问题的信息通报会，这些利害关系方间接地支持机场——国家检察部门和其他相关部门与机构。这一结构制定策略，并提供亟需的战略方向指引，以方便和支持实施机场安保方案。

2.9 指定机场运营人任当地机场安保委员会（LASC）主席，该委员会还提供一个在机场运营人委员会（AOC）、航空货运运营人委员会（ACOC）和零售业运营人委员会的战略层级进行互动的平台。

### 3. 结论

3.1 总之，上文阐述的在约翰内斯堡的 OR 坦博国际机场实施的模型强调了成果实施航空安保措施，可以通过基于情报的行动、信息共享以及包括但不限于政府机构与航空业利害关系方的协作与合作来实现。