



大会 — 第41届会议

执行委员会

议程项目14：航空安保 — 政策

COVID-19恢复中确保有效的航空安保

(由捷克代表欧洲联盟及其各成员国¹、
欧洲民用航空会议的其他成员国²、非洲民用航空委员会各成员国³和中国提交)

执行摘要

以有效的航空安保为基础支持行业从COVID-19大流行恢复至关重要。大流行病对航空行业已然产生了巨大影响，诸多变化由此而来，但航空面临的威胁依然存在，且持续演进。保持警惕、避免自满是重中之重。以此为背景，本工作文件强调了将修改全球航空安保计划 (GASeP) 及其路线图作为优先任务的重要性。文件主张在全球航空安保计划中制定清晰的监测和报告流程，以此方式利用现有的数据和资源，以及专门的能力发展机制，提升全球航空安保水平，同时不偏离对附件17标准和建议措施 (SARPs) 的合规努力。本文件还突出了继续发扬光大并延续国际民航组织安保文化年势头的重要性，并倡议国际民航组织采取后续步骤支持实现全球航空安保计划的各项目标。

¹ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙和瑞典。

² 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国。

³ 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、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

行动：请大会：	
a) 要求国际民航组织秘书处，在航空安保专家组的支持下，优先全球航空安保计划及其路线图的修改工作，通过开展关于COVID期间航空安保实施和管理实践中习得的经验教训的盘点活动，为修改提供信息，同时虑及本工作文件中指出的领域和问题；	
b) 要求秘书处使用现有的数据和资源，制定全球航空安保计划及其路线图的系统性定期审查流程，以及清晰的监测和报告流程；	
c) 敦促秘书处和各国提供所需资源，用于有效使用全球航空安保计划，以此方式提升全球航空安保水平，而不偏离对附件17标准和建议措施的合规努力，包括视需要通过专门的能力建设支助；和	
d) 要求秘书处和各国与行业合作开展实践活动，在国际民航组织安保文化年的基础上将其发扬光大，避免势头中断，同时对既有的所得和益处加以巩固并扩大。	
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：	

1. 引言

1.1 2021年国际民航组织全球航空安保专题讨论会，于911恐怖袭击二十周年纪念日，忆及在保护民用航空免遭非法干扰行为方面保持警惕、避免自满的必要性。会议进一步强调了在保护雇员及旅客安全、减缓COVID-19病毒扩散、应对航空出行需求的急剧变动和员工队伍问题方面，面临的一系列挑战和采取的行动，上述均在保持有效的安保水平的同时进行。

1.2 2021年10月22日通过的COVID-19高级别会议部长级宣言，承诺确保空中交通的安全、安保和有序，并做好航空运行准备。

2. 鉴于持续的威胁而保持有效安保的重要性

2.1 航空安保面临的威胁和挑战持续演进，包括在COVID-19大流行恢复阶段的背景下。在此期间值得注意的新情况包括大流行病在内部人员威胁、远程攻击(无人机)、恐怖分子激进化和显著的网络攻击(参见A41-WP74，EX/36号工作文件，制定网络安全框架)方面的影响。此外，持续存在的以及近来的地缘政治动态也继续对民用航空总体威胁和风险形势产生潜在的深远影响。

2.2 尽管航空部门继续在财务困难的环境下运行，采用有效的安保措施仍是重中之重。除人文影响以外，成功的恐怖分子袭击将尤其损害行业的COVID后恢复。鼓励各国鉴于民用航空面临的持续威胁，重申其自航空安保宣言于国际民航组织大会第40届会议通过以来，关于强化全世界航空安保水平的承诺。

3. 修改全球航空安保计划(GASEP)及其路线图

3.1 全球航空安保计划及其路线图一贯是促进航空安保的有益且适切的框架，帮助提升了航空安保在政治层面的关注度。COVID-19大流行在实施全球航空安保计划的各项优先行动方面已带来诸多挑战和机遇，并反映出对其进行修改的必要性。

3.2 重要的是将全球航空安保计划及其路线图的修改视为优先事项开展，以确保其保持适切，并继续解决现有和新兴的威胁。在国际民航组织航空安保专家组的支持下，应通过从大流行病的经验习得活动向此述修改提供信息，同时修改应考虑及以下要素：

- a) 查明大流行病期间可能因安保标准下降所致潜在的新的安保脆弱点。
- b) 创新和科技在COVID-19恢复阶段航空保卫中发挥的作用与日俱增。
- c) 确保航空货物供应链安全的关键重要性，这在大流行病及其恢复中得以进一步强调。相关工作在预报货物信息系统领域开展，如欧洲联盟采用的预先加载预报货物信息(PLACI)。此外，在开发更先进的航空货物专用安检设备方面，可能也有空间开展进一步工作。
- d) 维持一个资质过硬、工作主动和经良好培训的员工队伍所发挥的关键作用和重要性。随着航空活动恢复，对于各成员国、组织和行业将十分重要的是采取行动保证并维持COVID-19大流行之前已有的员工素养。这可包括关于安保程序、流程、意识，以及威胁和法律要求的复训和新的培训。
- e) 航空安保系统中效率提升方面的机遇，相关领域如远程监督和监测方案、资源分配、创新的安保程序和培训技巧。重点可聚焦经实施有助于简化手续，同时确保根本的安保目标得以实现的最佳做法。

3.3 有必要为全球航空安保计划制定清晰的监测和报告流程，以此方式利用现有的数据和资源，以及专门的能力发展机制，提升对附件17标准和建议措施的合规水平。在国际民航组织秘书处内部，航空安保应被视作国际民航组织的优先项，与安全处于同等地位，包括在分配所需的资源方面，以促进对全球航空安保计划的使用，和支持有效的审计计划。还应鼓励各国相互协助其为提升安保所付出的努力，在对资源进行优先安排和优化时遵循全球航空安保计划的指导；并提供针对性的能力建设，示例参见A41-WP/283, EX/123号工作文件 — 通过非洲和阿拉伯半岛民用航空安保(CASE) I号和II号项目推动航空安保能力建设。

4. 安保文化

4.1 在上述背景下，还有必要针对国际民航组织安保文化年这一极具影响力且成功实施的举措，巩固其所得并保持其势头。这对于维持安保系统可持续和推动系统内各方协调、合作、激励、参与，将是关键。这在如今甚至更加重要，因为雇员间的社交和职业纽带曾有助于有效的安保文化，但已被大流行病导致的缺勤和变动扰乱。