



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目14：航空安保 — 政策

航空安保威胁和风险评估

(由巴林提交)

执行摘要

本文件强调了采用明确的方法来评估航空安保威胁和风险的重要性，使各国能够制定适当和灵活的安保流程和缓解措施。文件进一步强调了国际民航组织通过“不让任何国家掉队”倡议协助成员国，向有需要的成员国提供财政和技术方面援助的作用。此外，鼓励成员国报告非法干预行为并分享其专业知识和最佳做法，从而使国际民航组织能够开发必要的工具、指导材料和培训。

本文件还强调，国际民航组织需要通过威胁和风险工作组（WGTR）更新《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108号文件），以纳入基于风险的评估并考虑新的或经修订的航空安保措施。

行动：请大会：

- a) 敦促各国报告非法干扰行为，交流信息和最佳做法，并分享它们在威胁和风险评估方面的经验，使国际民航组织能够开发和提供关于威胁评估和风险管理的基本工具、指导材料和培训。

战略目标：	本工作文件涉及安保和简化手续的战略目标
财务影响：	
参考文件：	大会第A40-11号决议：《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》 大会第A39-18号决议：《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》 Doc 8973号文件：《国际民航组织航空安保手册》 Doc 10108号文件：《航空安保全球风险背景综述》 Doc 10118号文件：《全球航空安保计划》（GASeP）

¹ 阿拉伯文版本由巴林提供。

1. 引言

1.1 由于各种原因，民用航空仍然是一个有吸引力的目标，因为恐怖分子不断寻求利用民用航空的实际或感知漏洞发动攻击。尽管颁布了新的立法和强化措施以促进航空安保，但恐怖分子正在开发新的技术和武器来规避或克服缓解措施。在最近几年取得一些全面或部分成功之后，恐怖分子继续策划进行更直接和更有针对性的袭击。

1.2 成员国可以通过识别、了解和解决民用航空面临或造成的潜在风险来最有效地打击恐怖主义威胁。为此，必须通过不断审查其各自领土内民用航空运营的威胁性质，并调整其国家民用航空安保计划（NCASP）的相关要素来完成。

1.3 此外，通过识别和应对潜在风险可以最有效地解决持续威胁。然而，应当强调的是，不可能编制一份预先确定的风险清单，因为没有预先确定的计划可供恐怖分子在需要时以一种众所周知的方式轻松使用或实施。

1.4 因此，正确和可靠的信息在任何航空安保威胁和风险评估系统中都是必不可少的。另外一个同样重要的因素是，相关安保当局必须不断收集有关可能针对民用航空威胁的信息，并在适当的时候向民航当局（CAA）提供关于任何特定民用航空威胁的经过验证的信息，同时确保机密性和效率。

2. 讨论

2.1 国际民航组织通过定期发布《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件）向成员国提供关于世界各地存在的威胁和风险的指南，该综述提供了有关全球威胁的重要信息，并对全世界航空安保面临的风险进行了风险评估。

2.2 然而，文件引用的结果和评估并不充分，因为它们仅限于国际民航组织从成员国和其他来源收到的信息和报告。尽管信息共享仍然是一个与国家主权有关的敏感问题，因为有关国家安保当局将大多数信息列为机密，各国必须发挥明确的重要作用，向国际民航组织提供有关威胁民用航空运营风险的信息，并加入国际民航组织根据 A39-18 号决议建立并敦促各国参与的航空安保联络点网络。

2.3 值得注意的是，威胁和风险的程度因国家和地理区域而异。这同样适用于各国为打击威胁而提供的资源，因为这些资源也因国家而各异。在这方面，国际民航组织可以通过“不让任何国家掉队”倡议，寻求向发展中国家和需要援助的国家提供财政和技术援助，从而在尽量减少这种能力差距方面发挥作用。

2.4 除了国际民航组织标准和建议措施（SARP）以及航空安保风险评估指导材料（即附件 17—《航空安保》、《国际民航组织航空安保手册》（Doc 8973 号文件）和《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件）的要求之外，各国仍然负有保护其民用航空部门免受非法干扰行为的全部责任。为此，它们必须维护有效的威胁识别和风险评估系统，建立准确和安全的威胁信息处理机制，并根据需要发布信息。

2.5 必须承认与总体国家风险评估（即任何国家的国家安保）相比，对于航空安保风险评估存在一些误解或错误认识。由于对界定负责评估威胁和风险的实体的责任和任务方面缺乏明确性，以及对民

航当局在检查和监督某一国家领土内所有民航安保行动方面的作用的任何误解，这种情况更加恶化。这一作用不应以任何方式影响或与航空安保领域其他实体的职能重叠。澄清这种模糊性需要各国在其国家协调行动计划中清楚确定此类任务和责任，确保不同当局的任务没有重叠。为此，它们必须描述有关各方寻求的各种目标以及处理航空事务实体的具体目标。

2.6 此外，培训、认识、资格和能力建设都是任何民航当局成功将这些概念纳入整个部门的关键要素，并认识到根据国家航空安保计划（NASP）规定的义务和任务，航空安保是所有负责航空安保的国家实体和利益攸关方肩负的共同责任。

3. 结论

3.1 评估和分析实际风险有助于通过不断收集情报和对所有相关数据进行评估获得最佳结果。这种方法将有助于制定灵活和适当的安保措施和程序，以应对针对民用航空的各种威胁。

3.2 国际民航组织可以通过敦促成员国报告其领土内的非法干扰行为、交流有关威胁的信息、分享最佳做法和促进该领域的全球合作，在实施有效的航空安保威胁和风险评估方法方面发挥关键作用。这反过来又将协助国际民航组织制定有关风险评估、威胁评估和应对威胁必要手段的相关工具、指导材料和培训。