



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目12：航空安保 — 政策

向其他机构和组织推广安保意识

(由新加坡提交，阿根廷、亚美尼亚、比利时、巴西、柬埔寨、加拿大、中国、法国、意大利、日本、约旦、老挝人民民族主义共和国、瑙鲁、新西兰、尼日利亚、帕劳、菲律宾、葡萄牙、俄罗斯联邦、塞内加尔、泰国、阿拉巴联合酋长国和联合国联署)

执行摘要

本文件讨论了向其他机构和组织推广安保意识的必要性和重要性，特别是那些在民用航空生态系统中发挥作用和/或进行运行的机构和组织。请各国审议向这些机构推广安保意识和发展安保文化的重要性，包括高级管理层和整个机构，他们的主要责任不是航空安保 (AVSEC)，但是涉及或负责民用航空安保方案 (NCASP) 和机场安保方案 (ASP) 方方面面的实施，还包括那些人员获得授权可不经陪同进入空侧的机构。

行动：请大会鼓励各国和业界组织加强协调，并向自己民用航空生态系统中的所有实体推广航空安保意识，包括非航空安保机构，向全球航空安保计划 (GASeP) 中关于持续保持航空安保警觉的规定看齐。

战略目标：	本工作文件涉及所有战略目标。
财务影响：	不适用。
参考文件：	附件17 — 《安保》

1. 引言

1.1 过去二十年来，航空安保(AVSEC)已然变的日益复杂和具有挑战性。使用航空器作为大规模杀伤性武器进行恐怖袭击在 2001 年的 9 月 11 日上演；还出现了使用简易爆炸装置(IEDs)攻击飞行中的民用航空器的事件；恐怖分子攻击机场陆侧区域，如 2007 年发生的格拉斯哥事件，2011 年莫斯科事件，2013 年洛杉矶事件，2016 年布鲁塞尔事件，2016 年伊斯坦布尔事件，以及其他针对民用航空运行的攻击，这些都是事例。在处理这些攻击和考虑采取措施防止或避免类似攻击再次发生的时候，各国的运输和民用航空当局以及国际民航组织(ICAO)制定了新的标准和建议措施(SARPS)，指导材料，成套培训材料，使用技术，以及新的安保措施，包括那些在很多国际机场实施的安保措施。

2. 讨论

2.1 2017 年经理事会批准的新国际民航组织全球航空安保计划(GASeP)，列出了五大关键优先结果，其中两个与推广安保意识相关：(a)加强风险意识和响应，(b)培养安保文化和人员能力。为了制定强有力的和务实的航空安保政策，并确保有效和可持续地实施航空安保措施，包括遵守《国际民用航空公约》附件 17 — 《安保》中的标准和建议措施，各国的相关航空安保机构必须进行密切合作，并与主要责任不是航空安保(AVSEC)，但是涉及或负责民用航空安保方案(NCASP)和机场安保方案(ASP)中措施和政策实施的机构进行合作与协调，与那些人员获得授权可不经陪同进入空侧的机构进行合作与协调。这些“非航空安保”机构可能包括其他监管者和在该国民用航空设施中运行的业界利害关系攸关方的人员，例如：

- a) 涉及当地执法、国家情报和机场陆侧区域的其他相关国家安保机构；
- b) 涉及空中交通管制安保的空中航行服务提供者；
- c) 涉及货物运输安保的海关当局；
- d) 涉及在国际机场内机组和旅客上下商业航空器有关安保问题的移民当局；
- e) 涉及在国际机场管理安保和紧急事件的一国和机场消防部门；
- f) 涉及机场简化手续和安保流程的航空公司、地面服务代理人、航食公司、航空器内部保洁公司、机场油料公司、机场零售商店、地门运输公司、货运代理人等，包括安保事件报告；和
- g) 有人员在机场工作的其他机场组织，在出现机场安保事件时，他们可迅速地帮助化解，将伤亡将至最低程度，疏散旅客、机组人员、机场工人和公众。

与非航空安保机构协调

2.2 《国际民用航空公约》附件 17 — 《安保》的有效性取决于所有国家内的航空安保机构与非航空安保机构之间的密切协调。附件 17 — 《安保》第 3 章强调了各机构和组织之间进行协调以有效实施航空安保政策和措施的必要性：

3.1.5 每一缔约国必须要求主管当局对该国与国家民用航空安保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。

3.1.6 每一缔约国必须建立一个国家航空安保委员会或做出类似的安排，其目的在于协调该国与国家民用航空安保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的各项安保活动。

3.1.7 建议：各缔约国应确保参与或负责实施国家民用航空安保方案各个方面的所有实体的人员，以及经准许可在无人陪同情况下进入空侧区域的人员，接受定期安保意识培训。

2.3 《国际民用航空公约》附件 17 中还有其他标准和建议措施涉及各机构和组织之间进行协调以有效实施航空安保政策和措施的必要性。这些标准和建议措施表明了各利害攸关方之间开展协调的重要性，其中包括共享相关信息。全世界范围内的所有国家和利害攸关方所面临的航空安保挑战日益复杂，这使得非航空安保机构的所有级别的人员有必要对航空安保的重要性以及预防和有效处理非法干扰行为的影响至少有一个基本的认识 and 了解。当机场发生安保事件时或者出现涉及民用航空运行的安保事件时，这种认识 and 了解也是有意义的，因为在这种情况下非航空安保机构的人员可以有效地协助有关当局对事件做出响应。来自非航空安保机构的人员可以在为缓解行动提供政策意见方面发挥关键作用。这些人员可充当机场、航空器或任何民用航空设施中的“眼睛”和“耳朵”，他们可以发现并有意地注意其工作环境中可能导致非法干扰行为的可疑的异常情况。

2.4 在这方面，确保非航空安保机构的所有人员都接受安保意识培训是至关重要的，也是有必要的。全球航空安保计划提供了支持这种培训的一系列优先行动，包括 PA 2.1 2.B — 制定有效促进积极安保文化的安保意识方案；PA 2.1 2.C — 持续推进安保意识活动以及 PA 2.1 2.H — 分享最佳实践。为这些非航空安保机构的人员提供适当的安保意识培训，将使他们掌握在机场或航空设施内保持安保警戒、缓解和应对安保事件的技能，并有助于促进负责参与航空安保政策制定工作的人员了解民用航空运行的挑战和复杂性。定期的航空安保意识培训可以提供关于新的和不断发展的航空安保威胁和挑战的实际和客观的最新信息。这将有助于提高民用航空运行的安保水平，包括帮助解决机场空侧区域的内部威胁问题。

2.5 因此，鼓励各国和业界继续制定更多和最新的航空安保培训意识方案，特别是包括针对非航空安保机构量身定制的方案。共享最佳做法和有用经验将构成培训方案的有益组成部分。在机场和航空生态系统中针对所有工作人员开展的定期宣传活动，已被证明可有效地提高民用航空生态系统中的安保意识，并可作为保持安保警觉的长鸣警钟。根据附件 17 的标准 3.1.7，这些工作应该纳入各国的国家航空安保培训方案中。

2.6 推广航空安保意识和发展安保文化是国际民航组织全球航空安保计划的关键组成部分。因此，所有国家和利害攸关方必须密切关注其在加强全球航空安保中的有用之处及重要性。