

公共信息（非保密）



# 航空器运营人安保方案 及补充航站程序

本指南有助于应对航空器运营人安保方案及补充航站程序的制定和处理

注：本指导材料由指导材料工作组（WGGM）制定，航空安保专家组第三十三次会议（2022年5月）已核准，并建议实际可行时尽快提供。这已纳入订于2022年11月前出版的国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 — 限制发行）第13版。

经秘书长授权出版

2022年9月

国际民用航空组织

## 航空器运营人<sup>1</sup>

### 1.1 概述

1.1.1 航空器运营人对旅行公众及其员工负有使运行活动得到安全保卫的责任。这项义务包括进行航空器检查和搜索、对航空器、航空器维修区和其他限制区进行保护，以及对过境运行、行李、货物、邮件和配餐采取安保措施。因此，商业航空器运营人应该制定符合附件 17 规定和国家民用航空安保方案的安保程序。

1.1.2 为履行其根据附件 17、国家民用航空安保方案和相关规章所应履行的航空安保义务，商业航空器运营人应该：

- a) 制定、实施和维持一项符合运营人所在国国家民用航空安保方案要求的航空器运营人安保方案（AOSP）；
- b) 制定、实施和维持书面的补充航站程序（SSP），作为航空器运营人安保方案的附件，以满足所有航空器运营人安保方案中未涵盖的其他运行活动所在国国家民用航空安保方案的任何要求；
- c) 在运营人认为必要的情况下，在其航空器运营人安保方案中包括针对该运营人运行和政策的附加要素（例如运营人安保管理体系 — SeMS 规定的要求）。国家不要求的这些附加要素可以包含在航空器运营人安保方案正文中或作为单独的附录；
- d) 任命一名高级管理层（或能与组织内最高管理层直接沟通的）安保负责执行官，作为安保首长。这项任命对于航空器运营人安保方案应用的制定、有效实施和总体问责制至关重要；
- e) 制定和维护应急预案 — 应急预案应与国家和机场应急预案相一致；
- f) 建立、实施和维护安保培训方案 — 该方案的制定和实施应按照国家的国家民用航空安保方案进行，并应反映国家民用航空安保培训方案中包含的标准、政策和程序；
- g) 建立、实施和维护质量控制方案 — 该方案的制定和实施应按照国家的国家民用航空安保方案和航空器运营人安保方案进行。质量控制职能的实施，包括审计、检查、测试和考察，对确保商业航空运输运行中有效航空安保措施的适当实施和可持续性至关重要；和
- h) 建立、实施和维护有效的风险评估流程，以主动应对现有和新出现的威胁和风险。风险评估流程应证明航空器运营人定期审查和识别对其运行的威胁，评估现有控制的有效性并确定需要改进的领域。航空器运营人应参考航空器运营人安保方案中所载的缓解措施维护风险登记册。

---

<sup>1</sup> 本章节供国家和运营人使用，以帮助其了解各自责任，同时注意到航空器运营人最终需要遵守其本国法律。

1.1.3 航空器运营人至少应该处理下列与安保相关的事宜：

- a) 航空器运营人组织和指定安保负责执行官；
- b) 对航空器内部和外部的具体区域和可进入的舱室进行检查和搜查的要求；
- c) 防止未经授权进入航空器；
- d) 旅客与行李的一致性核对；
- e) 对货舱行李、货物、邮件和机上供应品应用检查和/或保护措施；
- f) 机上供应品与配餐供给品、航空器保洁和地面维修作业的安保；
- g) 机组成员和其他工作人员对威胁和征候的响应程序，包括在机上发现可疑简易爆炸装置；
- h) 对机组成员关于机上武装押送员和机上安保员的情况通报；
- i) 针对特殊或威胁性更大的情况的额外安保措施；
- j) 机组人员身份卡<sup>2</sup>的核发和管理流程（如适用），包括强制性背景调查；
- k) 安保人员和/或服务代理人的招聘与培训（初训与复训皆是）；
- l) 定期核查外包给外部服务提供商的安保措施实施情况，以确保其符合运营人安保方案；和
- m) 征候报告。

1.1.4 除附件 17 的规定外，附件 6 还规定：

- a) 航空器运营人必须制定和维持一项培训方案，使机组成员做好以将非法干扰行为的影响降至最低的方式行事的准备；
- b) 机长必须及时递交有关非法干扰行为的报告；
- c) 必须配有机上检查单，提供有关航空器搜查程序的详细信息，包括对藏匿的武器、爆炸物或其他危险装置的搜查和在发现炸弹或可疑物品时应当采取的适当行动方针；和
- d) 客运航空器的驾驶舱门必须能从驾驶舱内锁住。

---

<sup>2</sup> 国际民航组织附件 9—《简化手续》关于机组身份卡的规定可能适用。

## 1.2 航空器运营人安保方案

1.2.1 为落实适用的政策规章和运营人所在国国家民用航空安保方案的要求，应该制定、实施和维持一项书面的航空器运营人安保方案（AOSP）。航空器运营人应该制定自己的安保要求、程序和细则，并确保其安保方案和运行手册符合运营人所在国和/或登记国的法律和规章。

1.2.2 除了运营人所在国要求的航空器运营人安保方案之外，航空器运营人还应制定补充航站程序，其中包含其他运行活动所在国国家民用航空安保方案所载的任何适用要求。这些补充航站程序可以构成航空器运营人安保方案的附录或者单独处理，适用于在这些国家运行时期。

1.2.3 运行活动所在国应与在其领土内运行的航空器运营人在开始运行之前，分享其国家民用航空安保方案的有关部分和/或相关信息或指南，以使这些航空器运营人能够满足国家要求。这些国家还应以实际和及时的方式分享可能影响航空器运营人运行相关风险评估的任何有关信息。

1.2.4 运营人所在国负责确保航空器运营人安保方案满足其国家民用航空安保方案的要求。为实现这一点，各国可根据其国家立法和/或政策考虑是否需要正式批准航空器运营人安保方案和/或根据既定程序对其进行适当的审查或核查程序。运营人所在国应确保航空器运营人了解其政策和适用流程。

1.2.5 运营人所在国应建立一种手段来确认其对航空器运营人安保方案的批准、审查或核查，并向航空器运营人提供此种确认<sup>3</sup>。

1.2.6 应为进行运行的每个机场/航站量身定制补充航站程序，并应要求提交给该机场/航站所在国家的有关当局。运行活动所在国的有关当局应有权要求外国航空器运营人制定、实施和维持符合该国国家民用航空安保方案要求的书面补充航站程序。

1.2.7 各国可以决定正式批准、审查或核查补充航站程序，并应在程序完成后向航空器运营人提供此类确认<sup>3</sup>。

1.2.8 航空器运营人应按照与分发敏感航空安保信息有关的相关要求，根据要求与运行活动所在国共享其航空器运营人安保方案。因此，在与不同国家或实体共享航空器运营人安保方案或补充航站程序时应谨慎行事，因为航空器运营人安保方案和补充航站程序可能包含敏感的航空安保信息。由于此类文件的共享可能受到限制，因此航空器运营人仍有义务保护此类信息免遭任何未经授权的披露。

1.2.9 航空器运营人安保方案通常以运营人所在国的语文制定，也应以英文提供，以便用于国际目的，例如获得非运营人所在国的国家承认，以及用于安保审计和检查。补充航站程序通常以运营人所在国和运行活动所在国的语文编写。补充航站程序也可为国际目的以英文提供。

---

<sup>3</sup> 各国在提供确认时应考虑包括以下信息：航空器运营人负责经理、提交的 AOSP（或 SSP）参考编号、运营人批准 AOSP 的日期、有效性（如适用）、运营人所在国负责官员（AOSP）或运行活动所在国负责官员（SSP）、航站和国家（SSP）、提及用于遵从的 NCASP、确认已满足国家要求。

1.2.10 各国可制定范本方案，供航空器运营人用作其航空器运营人安保方案和/或补充航站程序。此类范本可能有助于减少文件批准流程的文牍处理，并有助于提高各国接受的航空安保措施透明度。这些范本应该开放供提供意见和调整。

1.2.11 作为要求补充航站程序的替代办法，运行活动所在国（非运营人所在国）可以直接向运营人所在国或通过航空器运营人要求确认航空器运营人的航空器运营人安保方案已获得运营人所在国的批准、审查或核查。

### 1.3 航空器运营人安保经理

1.3.1 航空器运营人应任命一名或多名安保经理，该经理应该具有专业安保背景、熟悉商业航空运输运行，并被赋予充分权力，以确保航空器运营人安保方案得以全面实施和执行。

1.3.2 安保经理应该由航空器运营人的行政管理层任命，并应该与航空器运营人首席执行官、首席运营官和高级运行官直接联络和/或向其报告工作。

1.3.3 安保经理应该负责的事项除其他外，包括：

- a) 制定和维护航空器运营人的总体安保政策并提交高级管理层认可；
- b) 制定并宣传公司安保标准和措施；
- c) 对所有运行进行安保威胁和风险评估和管理，这应该基于可获信息，包括运营人收集的直接信息，以及从运营人所在国和其他运行活动所在国的国家相关当局、其他航空器运营人及相关航空安保服务提供者等收到的相关威胁和风险信息；
- d) 制定或修改航空器运营人安保方案及其补充航站程序，以便在必要时纠正缺陷并与航空器运营人运行活动所在国的国家法律和规章取得一致；
- e) 确保航空器运营人安保方案及其补充航站程序是最新的，并得到安保负责执行官的支持，且已提交主管当局核实和批准；
- f) 通过定期的评估和检查以及鼓励实施内部安保审计过程（内部质量控制职能），确保航空器运营人安保方案及其补充航站程序的持续有效性；
- g) 考虑到履行安保职能的其他相关当局的责任，建立并保持与所有相关当局和利益攸关方的有效联络，以促进全行业安保系统的发展和对相关法定要求的遵守；
- h) 保持与航空器运营人其他部门（尤其是高级管理层）的有效联络，以促进有效的安保措施在全公司的实施；

- i) 就航空器运营人使用的所有安保系统提出建议并对其加以管理，同时就安保工作的所有方面向高级管理层提出建议；
- j) 促进提高安全意识、文化和警惕性；
- k) 确保航空器运营人对任何威胁或安保征候作出有效反应；
- l) 启动风险增加期间和/或针对关键航班和航线的特殊安保措施（例如冲突区）；
- m) 熟悉在航空器运营人所服务的国家内适用的航空安保相关法律和规章；
- n) 保持一份在航空器运营人的航空器上或航空器运营人使用的物业上发现的所有未经授权带入的武器或可疑爆炸装置的记录；和
- o) 向主管当局报告所有关于航空器运行的实际或可疑安保事件（可能包括安保征候或非法干扰行为）。关于报告安保事件和征候的更多信息可见于以下网址：<https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>。

1.3.4 应该在总部、地区办事处和机场为安保经理配备足够的技术人员和非技术人员及其他资源，以确保各项安保措施在所有运行地区内的有效实施。