



第一章 导 论

学习目标：通过本章的学习，使学生了解人类航空发展的简要历程，帮助学生理解航空安保的概念，厘清航空安保和其他相关概念的关系，使学生掌握航空安保的界定，明确航空安保的地位和作用，理解航空安保的内在价值目标并应用于将来的岗位工作中。此外，通过学习，增进学生对民航行业及安保工作的理解，为学生职业精神的培养奠定基础。

航空安保全称航空安全保卫。在日常生活中，大多数人听得更多的词恐怕不是“航空安保”，而是“航空安全”。在人类航空活动发展的整个过程中，安全从来都是首要问题。然而，“航空安全”从航空发展伊始至今，其内涵发生过变化吗？是否“航空安全”就等同于“航空安保”呢？“航空安保”和“航空安全”究竟有何差异呢？如果我们不能厘清这两个概念之间的区别和联系，就无法有效地区别民航主管部门发布的政策法规和各航空公司采取的措施所针对的事项，且也容易对各岗位的职责产生混淆和误解。导论将在简单介绍人类航空发展的过程后，对相关概念进行界定，并对航空安保涉及的一些内容进行介绍。

第一节 人类航空发展简介

一、飞行的初级阶段

自古以来，人类就有一个飞天梦想。这种对未知世界的探索和渴望既体现在嫦娥奔月和太阳神之子法厄同驾战车飞行等中外神话传说中，也体现在实实在在的人类对飞行技术一次又一次的研究和尝试之中，其中包含中国的竹蜻蜓、孔明灯和达·芬奇在五百多年前绘制的扑翼机设计草图等。

真正首次实现人类升空飞行的是法国的蒙哥尔费兄弟。他们在观察壁炉火焰的时候发现，很多火星和灰尘被热量驱动上升进入烟囱，于是，他们利用这个原理进行了多次实验。1783年6月4日，他们先是在家乡小镇广场上成功放飞了不载人的热气球。同年9月19日，在当时法国国王路易十六的邀请下，蒙哥尔费兄弟来到凡尔赛宫中央广场，把一只山羊、一只公鸡和一只鸭子送到了518米的高空，飞行8分钟后，成功降落在距离起飞地3.2千米的农田中。1783年11月21日，人类第一次载人热气球飞行正式实施。该热气球直径15



米,高 23 米,升到 150 米高,飞行了 20 分钟后平安降落。

自此之后,人类对飞行的热情愈发高涨。1849 年,英国人乔治·凯利造出了世界上第一架不可操纵的滑翔机。1852 年,法国人吉法尔发明了世界第一艘软式飞艇。1891 年,德国人李林达尔造出了世界上第一架可操纵的滑翔机。1900 年,德国人齐柏林造出了第一艘硬式飞艇——齐柏林飞艇 LZ-1。人类在这条路上继续艰难地迈进,有人终其一生研究航空器,也有人在飞行或试验中不幸遇难。正是有了这么多人的前赴后继,航空技术才能不断取得进步。

二、固定翼飞机的出现和航空业的发展

1903 年 12 月 17 日,这是一个划时代的日子。这一天,美国北卡罗来纳州的莱特兄弟研制的“飞行者”1 号成功首飞,尽管飞行时间只有 12 秒,高度只有 1 米左右,飞行距离也只有 36.68 米,但这次飞行却是人类历史上飞机的第一次成功飞行。

尽管热气球、飞艇甚至飞机在发明不久就被尝试投入人员、货物和邮件的运送,但动力一直是航空活动最大的掣肘。1937 年,德国的亨克尔和英国的惠特尔分别在两地发明了喷气式发动机,随后在较短的时间内,人类航空就进入了喷气时代。也正是由于第二次世界大战期间航空技术的大发展,商业航空在战后进入全面高速发展的时代。尽管人类还在进行着新一代超音速飞行等技术的研究和尝试,但航空业早已深刻地改变了人们的生活。

第二节 安全的概念

从现代汉语的解释来看,“安全”指的是没有危险、不受威胁和没有事故,它表明的一种状态。在英语中,表示安全的词主要有两个:一是 safety;二是 security,但两者在使用中却存在着一定的差别。依据牛津词典^①,safety 意为 the state of not being dangerous,而 security 则表示 the activities involved in protecting a country, building or person against attack, danger, etc.依据以上两个释义,我们可以看出:safety 强调的是人、物、环境等本身处于一种安全的状态,而 security 侧重于描述为了保证国家、建筑和人员等免受攻击而采取的行动,强调的是避免来自外在攻击行为的干扰。简而言之,前者表示人、物、环境等内在的安全性,是能够抵御外在风险的一种状态;后者主要表示防范人为的攻击和非法干扰的活动。

在国际民航组织的文件中,两者在使用中存在上述区别,例如: *Global Aviation Safety Plan* (Doc.10004) 中文版名称为《全球航空安全计划》,其主要目标是通过全球合作降低民用航空活动本身的运行风险; *Global Aviation Security Plan* (Doc.10118) 的中文版名称为《全球航空安保计划》,其主要目标是通过合作降低对民用航空的非法干扰风险。

^① 参见 <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com> 网页的牛津在线词典查询。

第三节 航空安全的内涵

在汉语中，“安全”包含了 safety 和 security 两个词的含义。因此，“航空安全”是指航空活动处于无危险、无威胁且不发生事故受损的状态。在我国民航行业内，通常认为航空安全包括两大块内容：一是飞行安全；二是空防安全。

一、飞行安全

“飞行安全”在英语中的表述为 aviation safety, 其强调的是航空活动的运行安全, 涉及的多是非人为且故意的对航空活动产生干扰和破坏的因素, 例如, 航空器本身在设计和制造过程中所需要达到的标准和应该实现的性能, 航空活动所需要的航空通信和导航等设施、设备的有效性和稳定性, 航空活动进行中可能遇到的雷电、风切变等气象因素, 从事航空活动的相关人员的入职、培训和管理以及应急事件的演练和处置等问题, 其主要目的是避免航空事故的发生。

二、空防安全

“空防安全”一词的产生具有鲜明的时代特色和历史背景, 是我国民航特有的一种表述, 从实际代表的工作内容和目标看, 其基本等同于英语中的 aviation security。

众所周知, 1949年11月9日, 在中国共产党的领导下, 原中国航空公司和中央航空公司的爱国员工在我国香港宣布起义, 中国航空公司10架、中央航空公司2架共计12架飞机北飞至北京和天津。在新中国成立初期, 这12架飞机和后来修复的国民党败退时遗留在祖国大陆的16架飞机奠定了新中国民航机队的基本构架, 在起义中回归的原“两航”人员成为新中国民航的中坚力量。正如有人描述的那样: “‘两航’起义的胜利, 不仅为粉碎国民党妄图占据西南、负隅顽抗的阴谋创造了条件, 也为成立新中国的民航事业奠定了基础, 新中国的民航事业, 正是依靠‘两航起义’的飞机和技术业务骨干组建起来的。”^①

中华人民共和国成立以后, 民航局下设于人民革命军事委员会, 受空军指导。这种军队领导为主、政企合一和半军事化的状态直到1980年才被打破。因此, 在当时的形势下, 面对国民党反动派的破坏, 民航提出了要建立“空中防线”的安全保卫工作目标。“空防”即是“空中防线”的简称。在民航总局党委制定的《关于空中防线工作的措施和规定》中, 明确提出保卫空中防线安全是民航政治工作的一项重要任务。“空中防线安全”在民航诞生后的很长一段时期内, 成为民航安全保卫工作的标准和方向。^②

虽然“空防安全”的提法产生在当时比较特殊的时代背景和国际形势之下, 但这个词却沿用至今, 尽管其与“航空安保”存在着一定的区别, 行业内仍然在很多场合下将其和“航空安保”等同起来, 并在一定程度上进行混用。

值得一提的是, 国内学者根据词义和词性的分析, 结合对航空安保工作手段和目的的分

^① 李显臣. 试述空防安全的概念[J]. 中国民用航空, 2000(4): 20-21.

^② 参见百度百科: “空防安全”, 载于 <https://baike.baidu.com>, 最近一次访问在2021年9月12日。



析,认为航空安保(原文为“航空保安”)是手段,空防安全是航空安保工作所要实现的目的,因此主张保留空防安全的概念。^①在找不到更合适的词的前提下,就此角度而言,按照使用习惯,结合现在新的内涵和外延,编者认为也未尝不可。

第四节 航空安保的界定

一、“航空安保”的提出

据考证,国际社会最早提出 security 一词是在国际民航组织(International Civil Aviation Organization, ICAO)的前身——临时国际民航组织的临时决议当中。^②随着时代的发展和民航客货运输量的不断攀升,我国民航和国际民航的交流与合作不断增加,航空活动天然具有的国际性也要求我们在一些概念和标准上进行统一。此外,国内航空活动越来越频繁地遭到劫持航空器等犯罪行为和扰乱客舱秩序等违法行为的干扰。受以上因素的影响,我国逐步提出了“航空保安”这一概念。近年来,出于规范和统一等方面的考虑,这一用词又逐步转变为“航空安保”,例如,2020年3月的第11版《国际民用航空公约》附件17的中文版中就将其标题 security 翻译成了“安保”,而在此之前,我们一直将其译为“保安”。在民航局制定、发布的规章和文件中,“安保”也多次被使用。当然,不论我们的措辞如何变化,英语中指代航空安保的始终是 aviation security。

二、对“航空”的理解

航空本意是指利用航空器在空气、空间内进行的活动。若从航空涉及的领域看,其可以包括航空器的设计和制造、航空器的运营、政府的监管和国防军事等诸多方面。在航空安保这一概念中,作为安全保卫对象的航空活动仅指民用航空活动,包括公共航空运输和通用航空活动,具体含定期或不定期的航空客、货运输和作业等活动。需要明确的是,航空安保的对象一般不包括国家航空器。所谓国家航空器,是指用于军事、海关和警察部门的航空器。^③

三、航空安保的概念

通过分析,我们可以认为,航空安保是指为了保障民用航空活动正常、有序进行,防范和制止对民用航空的非法干扰和扰乱行为,保护航空活动涉及的场所、设施设备、航空器及其所载的人或物,以及其他人员等的安全和航空运输秩序而进行的系统性的、有组织的活动。从安保活动的内容看,既包括对各类违法行为具体的预防和处置措施,也包括航空安保的组织和管理、航空安保文化的建设、国家和部门的立法以及各项新型安保技术手段的研发和应用等。

^① 贺元骅.航空保安原理[M].北京:中国民航出版社,2009:5.

^② 参见 Abeyratne, R.I.R., Aviation Security: legal and regulatory aspects, Ashgate Publishing Limited 1998, p.48. 转引自:王怀玉,等.航空保安法导论[M].北京:中国民航出版社,2008:3.

^③ 参见《国际民用航空公约》第三条第2款。

四、航空安保的地位和作用

（一）航空安保的地位

航空安保属于国家安全^①体系下社会安全中不可或缺的一部分,是国内和国际反恐工作体系当中的重要一环,也是维护航空运输秩序,确保人民生命财产安全和社会经济稳定发展的重要保障。

航空安保在航空活动本身中所处的地位是不言自明的,其在反恐和国家安全工作中的地位也有法律予以直接或间接明确。

我国《中华人民共和国反恐怖主义法》以下简称《反恐怖主义法》第三十一条规定:“公安机关应当会同有关部门,将遭受恐怖袭击的可能性较大以及遭受恐怖袭击可能造成重大的人身伤亡、财产损失或者社会影响的单位、场所、活动、设施等确定为防范恐怖袭击的重点目标,报本级反恐怖主义工作领导小组备案。”第三十三条规定:“重点目标的管理单位应当对重要岗位人员进行安全背景审查。对有不适合情形的人员,应当调整工作岗位,并将有关情况通报公安机关。”第三十五条规定:“对航空器、列车、船舶、城市轨道车辆、公共电汽车等公共交通运输工具,营运单位应当依照规定配备安保人员和相应设备、设施,加强安全检查和保卫工作。”航空运输系统显然具有上述防范恐袭的重点目标的特征,无论是航空从业人员的背景调查还是航空器上安保人员的配备一直以来都是航空安保工作的内容。从过往发生过的事件来看,航空业都是恐怖袭击的主要目标之一。因此,航空安保是反恐工作不可回避且极其重要的一环。

此外,我国《中华人民共和国国家安全法》(以下简称《国家安全法》)第二十八条规定:“国家反对一切形式的恐怖主义和极端主义,加强防范和处置恐怖主义的能力建设,依法开展情报、调查、防范、处置以及资金监管等工作,依法取缔恐怖活动组织和严厉惩治暴力恐怖活动。”第二十九条规定:“国家健全有效预防和化解社会矛盾的体制机制,健全公共安全体系,积极预防、减少和化解社会矛盾,妥善处置公共卫生、社会安全等影响国家和社会稳定的突发事件,促进社会和谐,维护公共安全和社会安定。”航空安保工作的内容既包括防范和制止恐怖袭击,也包括对非恐袭类危害公共安全的暴力犯罪的预防和处置。因此,航空安保工作也就成了国家安全的重要组成部分。美国政府之所以在2001年9月11日恐怖袭击之后成立交通运输安全局并划归其国土安全部管理,便是出于航空运输安全已经在某种程度上上升到国家安全的考虑。我国在2015年1月的空防安全工作会议上,时任民航局局长李家祥也曾明确指出:“包括空防安全在内的航空安全是国家战略和国家安全的重要组成部分。”

（二）航空安保的作用

航空安保的直接和间接作用主要包括以下几个方面。

首先,有助于国际反恐工作的完善和实现。由于恐怖主义在全球的快速蔓延,反恐早已

^① 2014年4月15日,习近平总书记在中央国家安全委员会第一次会议中,提出了11种国家安全:政治安全、国土安全、军事安全、经济安全、文化安全、社会安全、科技安全、信息安全、生态安全、资源安全和核安全。2021年1月,经国务院学位委员会批准,决定设置“交叉学科”门类(门类代码为“14”),其中,“国家安全学”成为一级学科(学科代码为“1402”)。



不是一国国内事务。此外,航空活动的国际性也决定了航空安保的国际性,没有各国之间的协调和配合,跨国航班的航空安保工作将很难开展。因此,反恐工作和航空活动的国际性都决定了航空安保在国际反恐合作中也处于重要的地位。20世纪60年代至70年代初制定的《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约》(下文称《东京公约》)、《关于制止非法劫持航空器的公约》(下文称《海牙公约》)以及《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》(下文称《蒙特利尔公约》)既是航空安保公约,从某种程度上来说也是国际反恐公约体系的一部分。

其次,有助于维护正常的航空运输秩序。航空安保一方面在反恐工作中发挥着巨大的作用;另一方面在维护航空运输的正常秩序方面担负着重要职责,甚至可以说这是日常航空运输活动得以保持稳定、高效和安全的最主要的依靠。就航空安保而言,对于航空安全的威胁除了恐怖袭击等严重犯罪以外,还有大量的扰乱航空运输秩序、进而可能危及航空安全的事件。事实上,这些扰乱行为是航空安保工作人员最常面临的挑战。总之,无论是对犯罪还是一般违法行为的防范和打击,都是航空活动正常运行的重要保障。

再次,有助于社会经济的稳定发展和社会运行效率的提升。曾有学者提到,安全活动既是一种消费活动,以生命与健康安全为目的;也是一种投资活动,以保障经济生产和社会发展为目的。航空业是一国国民经济的重要组成部分,其在国民经济中的投入产出比约为1:8。从全产业链的角度看,航空业上下游产业贯穿了投资、生产、流通和消费等环节,涉及制造、维修、营销、服务等多个领域。根据我国民航局发布的2019年和2020年民航行业发展统计公报,截至2019年年底,全行业完成旅客运输量65993.42万人次,完成货邮运输量753.14万吨。截至2020年年底,我国共有运输航空公司64家,机队规模达到3903架。航空业不仅助力高附加值和生鲜、易腐等产品的运输,促进了现代服务业的发展,同时,由于全产业链的作用显现,也促进了区域经济的发展,改善了地区间的不平衡,催生了科技创新。随着我国航空业的发展以及航空人口的增加,其将在国民经济中占有越来越重要的地位。而这些,都是以航空业的安全、有序发展为前提的。因此,就此而言,航空安保间接保障了国民经济的健康有序发展和社会运行效率的提升。

最后,有助于促进国家和地区间的经济、文化交流。在全球化进程几乎不可逆转的今天,航空业承担了大量的国际客货运输任务,对外贸易货物价值中航空运输所占的比重逐年升高。此外,在对外合作和交往中,航空业也成为发展双边或多边关系的纽带。各国政府有时利用飞机的采购、航线的开辟、机场的开放等,加强彼此间的政治互信和经贸联系。在开展和“一带一路”沿线国家的合作中,航空运输也始终是一个绕不过去的话题。在文化交流方面,航空运输以高效的方式实现了文化之间的相互了解和认同,促进了人员在世界范围内的流动和文化的传播与互动。然而,以上所有目标的实现都有赖于航空安全的保证,而航空安保又是其中重要的保障手段。我国在早期民航发展中,机场并未实施有效的安检措施,20世纪70年代,在国际空防安全形势恶化,航空安保压力持续加大的情况下,为了保证飞行正常,保障与其他国家和地区的交往,也是为了回应国际社会的要求,我国于1981年4月1日开始对国际航班进行安检,同年11月1日,开始对所有航班进行安检。因此,航空安保在维护空防安全、保障对外正常合作和交流中起着十分重要的作用。



第五节 航空安保的内在价值目标

一、航空安保应具备合理性

航空安保工作和社会其他领域的安保工作一样,在实施过程中必然涉及对公民权利的一定限制,对社会运行效率会产生一定的影响,同时要考虑投入与产出的关系等。例如,旅客要乘坐飞机,必然要在购买客票时就提交并验证身份信息,而不能以隐私权为由拒绝提供;在进入机场隔离区之前,旅客必须接受在机场实施的反恐防爆安全检查和乘机安全检查,同样也不能以人身权受侵犯为由拒绝接受安检。

2016年夏季,由于等待安检的人太多,美国运输安全管理局和各大航空公司都曾提醒乘客需提前两小时到达机场,而在夏季出游高峰期间,这个时间还得提前。当年5月6日,至少5架飞机在达拉斯-沃斯堡国际机场延迟起飞,原因都是要等待尚在安检的乘客。其中一架飞机原定上午7时20分起飞前往拉斯维加斯,距离起飞仅有10分钟时,160名乘客中仍有52人在等待安检。飞机不得不推迟13分钟起飞,最终仍有29名乘客错过航班。而相隔不远的另一个登机口前,27名乘客因安检错过飞往奥兰多的航班。有网友上传安检口前“人山人海”的照片称,在芝加哥奥黑尔国际机场等待两个半小时才得以通过安检。还有网友晒出晚上疲惫趴在临时行军床上的照片,称“感谢两个多小时排队等待安检,(我)错过3趟航班”。然而,针对此种情况,时任美国国土安全部部长的杰·约翰逊仍然声称,政府已有应对安检问题的新计划,但没有忽视其阻止恐怖分子的责任。即使面对长长的安检队伍,“我们也不会航空安全上妥协”,约翰逊说。^①

此外,安保工作是否投入越大,社会效益就越好,两者之间是否表现为一种恒定的正相关?在现有的技术条件下,在既有可投入的资源相对固定时,投入一开始是能够产生较为明显的收益的,但从经济学角度看,其社会收益可能出现边际递减的情况。也就是说,当在安保工作中投入资源数超过一定的阈值,造成对其他领域投入的实质性挤压时,可能会导致社会资源投入在结构上的失衡,从而导致社会运行成本升高,社会总体效率降低,继而造成社会总收益的降低,影响社会的整体发展。这种情况若是放到航空企业当中,也会呈现出一样的变化趋势。

由此可见,从社会和行业整体运行发展的角度考虑,航空安保工作需要在成本与收益、安全与效率、权力与权利之间进行适度的比例分配,需要找到一个让社会各界都能接受的平衡点。从某种程度上看,这和行政法当中的比例原则^②有着一定程度的契合。换句话说,

^① 参见新华网:“美国机场安检人太多‘乘客要有耐心’”,http://www.xinhuanet.com//world/2016-05/20/c_129001414.htm,最近一次访问在2021年9月10日。

^② 其基本含义是指行政主体在实施行政行为时,如果不得不损害相对人利益时,应兼顾行政目标的实现和相对人权益的保护,要做到行为实施的必要、适度和合理,将对相对人造成的损害降至最低,在行政目标的实现和相对人权益保护之间找到必要的平衡点。



也就是航空安保工作要讲求适当性和必要性,努力争取在对社会影响程度最小的情况下,实现航空安保的目标。这就使得航空安保工作需呈现出一定的合理性,或者也可称为平衡性或协调性。

二、航空安保应具备合法性

我国目前正处于法治社会的建设和完善阶段,这就要求我们在各行各业形成依法办事的风气。如前文所述,航空安保在实施过程中,经常会碰到权力、权利和各方诉求的碰撞,若是违背了合法性的要求,极易产生矛盾和冲突,影响航空安保工作目标的实现。

首先,合法性体现在缔约国对航空安保公约的遵守。就国际社会而言,《国际民航公约》及其附件 17、《东京公约》等航空安保三大公约以及 2010 年的《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》(下文称《北京公约》)和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》(下文称《北京议定书》)等,都给缔约国提出了要求、标准和建议,国家在组织本国航空安保工作以及开展航空安保的国际合作时,都必须遵守条约规定,履行条约义务,也即国际法上的“条约必须信守”。

其次,合法性也体现在国内航空安保各个领域和环节的工作要求和标准之中。就我国而言,目前已经基本形成了覆盖航空安保活动各个方面的法律法规和规章体系,例如在法律层面有《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国反恐怖主义法》《中华人民共和国安全生产法》等,行政法规层面有《民用航空安全保卫条例》,涉及各相关方职责的部门规章有《公共航空运输企业航空安全保卫规则》《外国航空运输企业航空安全保卫规则》《民用航空运输机场航空安全保卫规则》《公共航空旅客运输飞行中安全保卫工作规则》《民用航空安全检查规则》和《中国民用航空监察员管理规定》等。从现行法律法规及规章看,它们为航空安保活动各参与方提供了工作的标准和依据,并通过相应的规范性文件细化了工作程序和要求。

综上所述,航空安保的合法性要求各参与主体应该在工作中恪守法律底线,严格依法行使权力,依法履行义务和职责,维护航空安全。

三、航空安保应具备系统性

现代航空活动具有覆盖面广、涉及主体多的特点,因此,现代航空运输系统是一个庞大的组织体系,在这个体系中,包含有多个航空活动的参与主体和工作环节及内容,例如,航空活动的主体包括空管、气象、航油、货运代理人、航空运输企业、机场以及行业主管部门等;航空运输活动的环节及内容包括客货运销售、值机办票、机场安检、航空器监护、机供品的供应、飞行中的安全保卫等多个方面。

航空活动的这种复杂系统的特点相应地决定了航空安保在复杂性的基础上,具有了系统性的特征。航空安保的系统性主要体现在以下两个方面。

一方面,从横向看,航空安保覆盖了各个航空活动的参与主体;从纵向看,航空安保贯穿了航空活动的各个环节,这决定了航空安保是一个立体的工作体系,具有系统性。在这样一个复杂的体系中,相互独立必将导致航空安保顾此失彼,容易产生各种问题,而且难以形成防范和制止非法干扰的合力,无法有效地保证航空安全。因此,航空安保的有效实施必然依赖于各主体之间的协同和各环节之间的组织和衔接,避免安保漏洞的出现,以此产生“1+

1>2”的效果。进一步而言,国内安保是一个系统,国际航空安保同样可以视作一个系统,国家和国家之间只有在统一的宗旨、标准和要求下互相协同与合作,才可能避免木桶理论中的“短板效应”,通过国际民航组织提出的“不让一个国家掉队”口号的落实,最终实现航空安保的目标。

另一方面,就航空安保自身而言,其所应用和采取的措施也是一个有机的整体,具有系统性。航空安保的措施体系包括思想建设、组织管理和技术革新三个方面。思想建设方面包括安保意识的培养和安保文化的建设等;组织管理方面包括安保立法和规章制度的建立和维护以及风险管理等;技术革新方面包括新设备、新器材的研发和应用。在现代航空安保中,这三个方面缺一不可,思想建设可以化被动为主动,有效的组织和管理可以克服人性的弱点;技术革新可以降低成本,实现安保工作的提质增效,只有将这三方面有机地结合在一起,形成系统性的措施体系,才能有效实现航空安保的目标。

四、航空安保应具备科学性

航空安保的科学性是指航空安保的实施要遵循事物的客观规律,研究人的心理和行为特征,对需要采取的措施做好论证、分析和持续评估,不能仅凭经验和感觉开展工作。其主要包括两个方面:一是组织管理的科学性;二是技术手段的科学性。

管理实践自古已有,小到一个作坊,大到一个跨国集团。在最初仅凭一己之力的管理者最终发现自己难以驾驭一个庞大的组织。此时,管理科学便逐渐浮出水面。作为一门软科学,管理学的存在已有超过百年的历史。迄今为止,社会已经认可了管理的科学地位。管理科学发展至今,其越来越借助于多学科的综合应用,经济学、统计学、心理学、法学、IT技术、人工智能等纷纷在管理领域找到了应用场景。

航空安保的管理虽然只是社会管理实践的一种,但在管理基础理念和原则等方面都具有相同的特质,因此,航空安保的管理也必须遵循管理科学的原则和规律,不盲从不冒进,在客观分析安全形势的基础上,做好风险评估和制度建设,尽可能做出最优的决策。

马克思曾指出:“社会劳动生产力,首先是科学的力量。”邓小平同志也多次强调:“科学技术是第一生产力。”航空安保工作效率的提升和效果的改善,除了增加人员、优化流程等以外,最有效的方法就是技术手段的创新和设施设备的研发和应用。

有业内人士曾经做过统计,在现有安检技术手段的前提下,全国机场安检通道高峰时段通过率基本维持在每小时120~160人,每名旅客接受安检的时间为2~5分钟,安检速度几乎已经达到了极限。^①从这个数据可以看出,阻碍安检效率提升的其实就是新型安检设备的研发和应用。

此外,仍以机场安检为例,新型设备的研发和应用除了可以提高效率外,还能有效改善安检效果。例如,近年来,毫米波安全门在我国机场的逐步铺开和应用,有效克服了传统金属探测门的弊端,提高了违禁物品的检出率。

总而言之,对科学性的追求是实现航空安保目标的有效保障。

^① 顾怡.民用航空安检效能研究[J].铁道警察学院学报,2018,28(2):21-25.



练习与思考

- (1) 飞行安全和空防安全的联系和区别是什么？
- (2) 航空安保的概念是什么？
- (3) 请简述航空安保的地位和作用。
- (4) 航空安保的内在价值目标有哪些？
- (5) 试举例说明航空安保应具备哪些合理性。
- (6) 航空安保和空防安全之间是什么关系？



本章配套资源