



大会—第 40 届会议

执行委员会

议程项目12：航空安保 — 政策

关于实施矩阵以确定国家监督活动优先事项及频率的提案

(由多米尼加共和国提交)

执行摘要

本工作文件强调了需要制定矩阵模型以确定国家航空安保监督活动的优先事项及频率。这些矩阵有助于确定有序和系统性的合规监督机制和方法，并确保有效实施国家民用航空安保方案。

行动：请大会制定航空安保监督的矩阵模型，各国在确定各自安保监督系统活动优先事项及频率时，可将其作为参考。

战略目标：本工作文件涉及航空安保和简化手续的战略目标。

财务影响：不适用。

参考文件：附件17 — 《安保》；
Doc 8973号文件 — 《航空安保手册》；
Doc 9807号文件 — 《普遍安保审计计划持续监测手册》；
Doc 10047号文件 — 《航空安保监督手册》；
不让任何国家掉队(NCLB)举措；
Doc 10118号文件 — 《全球航空安保计划(GASeP)》

¹ 英文版和西班牙语版由多米尼加共和国提供。

1. 引言

1.1 为实现标准化的航空安保监督系统，负责安保的国家主管部门需要制定并引入适当的规划和方案编制方法，以便对构成航空安保结构的诸多实体进行系统地监测。这包括航空器运营人、机场运营人、空中交通服务提供者(ATSP)、执法机构和安保服务提供者等。

1.2 本提案的主要目的是与其他国家合作建立适当的机制，从而有效和高效地维护和监测航空安保系统，使各国能够看到对国家民用航空安保方案的遵守情况，并可以在风险评估的基础上为监督而对资源进行优先排序。

1.3 这样的工具可以协助各国将其资源精准用于航空安保系统最需要的部分当中，并且能够提供一种系统化且有序的方法，迅速确定航空安保监督活动的优先事项及频率。该机制还能允许各国采取预防或纠正措施处理发现的任何缺陷。

2. 讨论

2.1 《国际民用航空公约》附件 17 的标准 3.4.5 规定，“每一缔约国必须确保定期核查保安措施的实施是否符合国家民用航空保安方案。必须根据有关当局所做的风险评估来确定实行监测的优先事项和频率。”

2.2 标准 3.4.6 规定，“每一缔约国必须安排定期进行保安审计、测试、考察和检查，以核查对国家民用航空保安方案的遵守情况，迅速、有效地纠正任何缺陷。”

2.3 为了支持对上述标准的有效遵守，各国可建立机制或工具协助规划并计划其航空安保系统的监督活动，并在既定优先事项的基础上系统性地监测负责实施所要求的安保措施的实体。各国在编制包含国际民航组织所要求全部参数的矩阵模型时，统领性文件可作为参考。

2.4 各国使用该工具还可更快地确定航空安保系统中所有实体监督活动的优先事项及频率，并在风险评估的基础上精准使用监督资源。

2.5 通过根据主管当局确定的优先事项来作出决定，矩阵能够帮助各国最大限度地发挥其航空安保监督工作和资源的作用。他们可以将重点放在最需要关注的机场和实体上。每个国家根据自己的标准和程序使用不同的方法来确定监督活动的频率。但是，主要组织没有提供详细的指导来协助各国编制一个矩阵用以改善监督程序并使之标准化。出于这个原因，我们敦促将本提案纳入国际民航组织 Doc 8973 号文件 — 《航空安保手册》中，以便将这些程序予以标准化。

2.6 制定矩阵至少应包括以下组成部分：

- 针对高风险航班或提高威胁警惕航班的特定安保措施；
- 对非法干扰行为的应对能力；
- 实施安保管制的代理的表现；
- 安保设备的采购需求；
- 现有安保设备的状况；

- 主场单位的威胁和风险评估报告；
- 客流规模；
- 航空器运行的频率及数量；
- 邮件和货物的数量，及供应业务；
- 航空安保质量控制活动的调查结果；
- 航空器和机场运营人及其他受航空安保质量控制的实体遵守国家要求的记录；
- 新的以及新兴的航空安保需求；
- 前一年发生的安保事件报告和相关实体的请求。

3. 结论

3.1 矩阵模型有助于各国改善和标准化用于确定监督活动优先事项以及频率的程序，且有助于正确实施安保程序，加强监督管理。

3.2 矩阵模型能够为各国提供灵活的框架用于准备其航空安保监督系统，确保各自民用航空部门的所有实体都得到及时有效的监督。

3.3 为了确定监督活动的优先事项及频率，我们请求制定模型矩阵，并将所述模型纳入国际民航组织 Doc 8973 号文件 — 《航空安保手册》中，以便其他国家将其作为参考。

附录

国家监督活动的模型矩阵

1 监督优先事项机制

1.1 监督优先事项机制是基于下列监督调查结果界定的：被评估的实体、其遵守国家要求的能力，以及关于纠正监督活动过程中发现缺陷的提案。

优先事项 1： 监督活动过程中发现的重大缺陷以及实施纠正措施中遇到的困难

- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保审计；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保检查；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保测试；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保考查；

优先事项 2： 监督活动过程中发现的缺陷以及实施纠正措施中遇到的小困难

- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保审计；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保检查；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保测试；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保考查；

优先事项 3： 监督活动过程中，或及时且恰当的实施纠正措施中发现的小缺陷

- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保审计；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保检查；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保测试；
- 每 xxx (xx) 个月进行一次安保考查；

2. 空港和机场的分类

2.1 空港按客流分类如下：

- 空港 A：国际空港，高客流（每年 xxxxx 百万或以上旅客）；
- 空港 B：国际空港，低客流（每年少于 xxxxx 百万旅客）；
- 空港 C：国内空港，最低的客流。

3. 货物和旅客航空器运营人分类：

3.1 航空器运营人根据运载的旅客数量分类如下：

- 运营人 A：国际旅客，高客流（每年 xxxxxx 或以上旅客）；
- 运营人 B：国际旅客，低客流（每年少于 xxxxxx 旅客）；
- 运营人 C：仅货物和邮件；
- 运营人 D：国内，不包括私人。

4. 实体的分类

4.1 根据国家民航安保方案 (NCASP) 指定的职能和责任对实体进行分类如下:

- 民用航空安保主管当局;
- 机场运营人;
- 航空器运营人;
- 航空器收货人;
- 服务提供者;
- 提供机上供应品和和服务的公司;
- 地面服务商;
- 处理邮件、包裹和快递物品的公司;
- 认可的代理商和货物与邮件的已知托运人

5. 监督活动的优先事项及频率

机场运营人						
机场代码	实体和地点	优先等级	频率/年 xxxx - xxxx			
			审计	检查	测试	考查
A		1				
		2				
		3				
B		1				
		2				
		3				
C		1				
		2				
		3				

航空器运营人						
机场代码	实体和地点	优先等级	频率/年 XXXX – XXXX			
			审计	检查	测试	考查
A		1				
		2				
		3				
B		1				
		2				
		3				
C		1				
		2				
		3				

民用航空安保主管当局						
机场代码	实体和地点	优先等级	频率/年 XXXX – XXXX			
			审计	检查	测试	考查
A		1				
		2				
		3				
B		1				
		2				
		3				
C		1				
		2				
		3				