



ICAO

## 承认安保措施的等效性 一站式安保



经秘书长授权出版

国际民用航空组织

OSS - 2023



---

## 目录

---

参考文件	02
附件 17 — 《航空安保》	
国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法规程问题	
概述	05
责任和问责制	
保密	
初步确定过程	
等效性承认过程	07
过程：核实等效性	
决定：验证	
成果：承认等效性	
持续核实	
承认等效性的安排的适用	12
一站式安保	
一站式安保的益处和挑战	
附录	15
关于互相认可航空安保措施以实施一站式安保或其他安排的谅解备忘录（MuU）范本	

## 参考文件

本文件中的指导材料旨在协助利害关系方认可各国之间安保措施的等效性，继而建立相关安排，如一站式安保协议。该指南也可在国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件，限制发行）第十三版第 11.10 节中找到。

为了进一步帮助成员国，下文引述了附件 17 —《航空安保》的各项标准和根据国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测方法（USAP-CMA）制定的规程问题（PQs）。

### 附件 17 —《航空安保》第十二版

《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）附件 17 第 18 次修订中的**标准 4.4.3、4.5.5 和建议措施 2.4.9**就旅客、其客舱行李和货舱行李的安全转运以及达成协作安排做出了规定。标准和**建议措施**都显示在右侧。

**4.4.3** 每一缔约国必须确保商业航空运输运行的转机旅客及其客舱行李在登上航空器之前经过检查，除非国家已经酌情与其他缔约国一起制定了认可程序并持续执行相关程序，以确保此类旅客及其客舱行李已在始发地点经过了适当水平的检查，并在其后自始发机场检查口起至转机机场离场的航空器为止，始终受到保护而未遭未经准许的干扰。

**4.5.5** 每一缔约国必须确保转机的货舱行李在被装上从事商业航空运输运行的航空器之前经过了检查，除非国家已经酌情与其他缔约国一起制定了认可程序并持续执行相关程序，以确保此种货舱行李已在始发地点经过了检查，并在其后自始发机场起至转机机场离场的航空器为止，始终受到保护而未遭未经准许的干扰。

**2.4.9 建议措施：**各缔约国应考虑达成协作性安排，通过避免安保管制不必要的重复，增强航空安保系统的可持续性。安排应该立足于通过确保在始发地实施有效的安保管制，核实安保结果的等效性。

## 普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）规程问题

制定以下 USAP-CMA 规程问题是为了使国际民航组织 USAP-CMA 下的活动行为标准化，并协助成员国为 USAP-CMA 审计做准备以及监测其自己的航空安保监督系统，因为这涉及到一站式安保措施的实施。

1. 如果该国依靠在国外所有始发点进行的检查，该国是否已经制定了一个确认程序，并且是否在适当情况下与其他缔约国协作，持续实施各种程序，以确保此类旅客及其客舱行李在始发点受到适当水平的检查，并且随后从始发机场的检查口开始，得到保护免遭对转机机场的离场航空器进行未经准许的干扰？ 标准  
4.4.3
2. 核实该国是否通过持续地核实/评估以下内容，正式承认在国外始发机场对旅客及其客舱行李进行检查的标准在安保成果上至少等同于其本国的安保措施：
  - a) 国外始发机场的国家一级的方案/规章、机场安保方案和机场一级支持航空安保管制的其他程序和做法；
  - b) 国外主管当局在该始发机场开展的绩效监测措施，包括质量控制活动的范围、频率和结果；
  - c) 国外的威胁和风险环境，及其与其他国家的承认安排（如有）；
  - d) 在国外始发机场部署的安保设备，包括操作、校验和性能测试程序；和
  - e) 国外始发机场部署的安保工作人员的招聘、背景调查、培训和资格认证情况。
3. 核实该国是否持续地对国外始发机场的适用安保程序定期进行实地评估，并将其作为核可承认安排的手段。查明实地评估的频率和负责开展此种评估的实体。
4. 核实由承认安排涵盖的转机旅客及其客舱行李，是否自进场航空器至离场航空器在转机机场始终受到保护而未遭未经准许的干扰。

## 普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）规程问题

1. 如果该国依靠在国外所有始发点进行的检查，该国是否已经制定了一个确认程序，并且是否在适当情况下与其他缔约国协作，持续实施各种程序，以确保此类货舱行李在始发点受到适当水平的检查，并且随后从始发机场的检查口开始，得到保护免遭对转机机场离场航空器进行未经准许的干扰？ 标准  
4.5.5
2. 核实该国是否通过持续地核实/评估以下内容，正式承认在国外始发机场对货舱行李进行检查的标准在安保成果上至少等同于其本国的安保措施：
- a) 国外始发机场的国家一级的方案/规章、机场安保方案和机场一级支持航空安保管制的其他程序和做法；
  - b) 国外主管当局在该始发机场开展的绩效监测措施，包括质量控制活动的范围、频率和结果；
  - c) 国外的威胁和风险环境，及其与其他国家的承认安排（如有）；
  - d) 在国外始发机场部署的安保设备，包括操作、校验和性能测试程序；和
  - e) 国外始发机场部署的安保工作人员的招聘、背景调查、培训和资格认证情况。
3. 核实该国是否持续地对国外始发机场的适用安保程序定期进行实地评估，并将其作为核可承认安排的手段。查明实地评估的频率和负责开展此种评估的实体。
4. 核实由承认安排涵盖的货舱行李，是否自进场航空器至离场航空器在转机机场始终受到保护而未遭未经准许的干扰。



## 概述

为了避免安保管制的不必要重复，加大航空安保系统的全球可持续性，各国可根据风险评估情况考虑承认其他国家被确定为等效的航空安保系统。

在航空安保范畴内，承认等效性系指一个国家认可另一个国家所执行的安保措施在安保成果方面至少与其本国安保措施等效，并正式批准此类安保措施。此种批准可针对一项、多项或全部安保措施。

## 责任和问责制

各国对从其领土出发的航班负有完全的法律问责责任，并应考虑其国家法律框架是否允许作出此种安排。

各国须考虑其在国际义务方面和在国内法律下的法律责任。

## 保密

各国根据认可过程和安排交换和共享的任何信息均应得到相应保护。应根据双方商定的条件处理和保护信息。没有涉事国的明确同意，不应与任何第三方共享信息。

各国应确保，只有那些因执行公务而需获取敏感信息并在必要时有权获取所需安保信息的个人才能获得敏感信息。

## 初步确定过程

确定、核实、验证和承认安保措施等效性的责任必须由相关国家承担，它们在确定潜在候选对象时可能考虑机场和航空器运营人的建议。各国在确定潜在一站式安保安排的合适候选对象时，可使用合规数据和相关信息（例如其在外国机场进行的监督活动的结果）来进行更知情的风险评估。

在各国探讨是否有可能启动一项关于承认等效性的安排时，它们与其他国家的双边关系将在选择合适的航线和机场方面发挥关键作用。航空业也可能在确定能够有资格达成关于承认等效性的安排的潜在候选机场和/或国家方面发挥宝贵作用，因为它们了解全球各地安保措施适用情况方面的业务数据和信息。

许多机场运营人与外国机场保持着关系，特别是与那些规模和商业模式相似的机场。这涉及到安保协作、分享最佳做法、进行访问和提供援助。同样，航空器运营人对其开展运营所处的海外机场的安保安排有很好的了解，并掌握可能对国家有价值的业务数据和信息。所有这些信息可供各国用来寻找可与其达成一站式安保安排的候选对象。



借助于与其他机场之间的网络和能力建设举措（例如，机场卓越方案，通常称为 APEX），机场运营人可能有能力部署接受过适当培训的主题专家，由其评估在外国机场实施的安保措施，并有能力随后与有关主管当局分享其评估结果。航空器运营人还可以通过其枢纽和支线机场网络向各国提供运营人在对国外运营进行审计和评估期间所收集的相关信息。

如果各国同意将行业信息或专门知识用于上述目的，应考虑订立书面协议或谅解备忘录，以确保信息的保密性。如之前所述，各国可利用行业利害攸关方提供的信息和专门知识，以便就潜在的一站式安保安排作出更加知情的决策，但此种信息和专门知识并不能免除国家有责任去核实和验证此种信息及其实际使用情况，以确定安保措施的等效性。



## 等效性承认过程

### 原则

如下所述并如图 1 所示，承认等效性的过程应与该过程的结果（即承认本身）区分开来。核实过程应包括全部所涉国家，而最终决定承认等效性的可能仅仅是一个国家（单边承认），也可能是对等的（双边/多边承认）。承认等效性的过程应在国家一级开展。

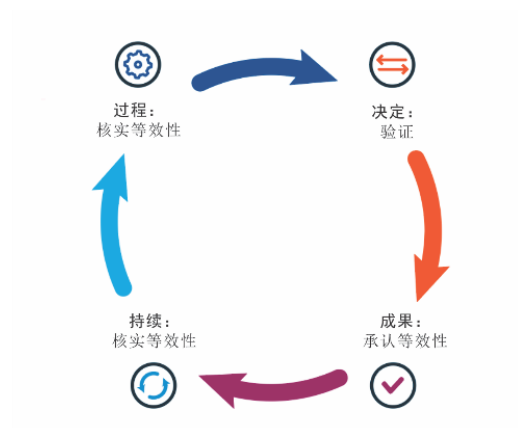


图 1. 等效性承认过程

### 过程：核实等效性

核实过程旨在确定一个国家的安保措施所实现的安保成果能否至少等同于另一个国家安保措施的成果。图 2 所示为 X 国（或 A 机场）和 Y 国（或 B 机场）之间可达成的关于承认等效性的安排。

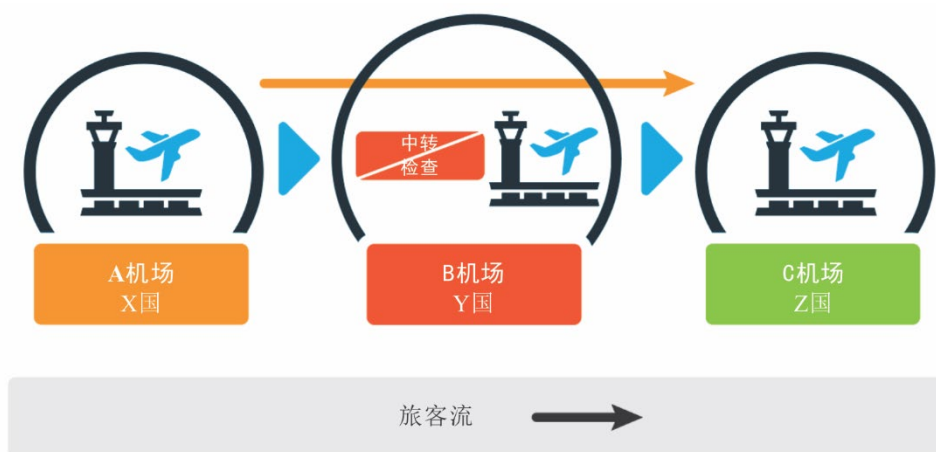


图 2. 承认等效性的安排

注：除非另有说明，否则凡提及 X 国（或 A 机场）、Y 国（或 B 机场）和 Z 国（或 C 机场），均基于图 2 中所示的命名。这些图示命名，包括颜色代码，在图 2、图 3 和图 4 中使用一致。所提及的 W 国（或 D 机场）基于图 4。

在该过程所涉各国之间进行协作是关键，即使目标是 Y 国单边承认 X 国的安保措施，而非相互承认。这一协作应通过 X 国与 Y 国进行换文等方式予以正式化。

核实过程的前提是所涉各国至少遵守附件 17 的标准。

该过程应记录在案，并应包括相关文件的审查及由 Y 国对 X 国实施的适用安保程序进行现场评估。

审查应包括由 Y 国评估 X 国所提供文件中的相关要素，例如：



- a) 国际民航组织普遍安保审计计划审计报告；
- b) 国家民用航空安保方案、国家质量控制方案和航空安保方案，以及其他相关运营人安保方案（例如航空器运营人安保方案（AOSPs））；
- c) 主管当局所开展的监督的性质和程度；
- d) 威胁和风险环境相关信息的交换；
- e) 与其他国家之间交换承认安排方面的信息；
- f) 支持所有航空安保管制的规章、做法和程序；
- g) 在机场部署的安保设备、安保设备的实际使用以及设备的校准与维护程序（如适用）；
- h) 安保工作人员的征聘、背景调查、培训及认证程序；
- i) 所选机场的绩效监测措施；
- j) 维持安保的工具、措施和程序；和
- k) 通过国家质量控制活动（即审计、考察、检查和测试）收集的安保管制方面的信息（如有）。所收集的信息应包括由 X 国所开展的质量控制活动的频率、所发现问题和其他相关细节，以及参与上述活动的实体。

---

如果 X 国与其他国家订有承认安排、Y 国在决定是否承认 X 国安保系统的等效性时应虑及这些安排。这一点可通过对 X 国所使用的核实过程进行审查来做到。

同样，应向 Z 国和接收来自 Y 国业务的任何其他国家告知 Y 国已订立的安排，以及对这些安排所做的任何相关修改。

除审查文件之外，核实还应包括对安保系统进行现场评估。现场评估应审查围绕机场和航空公司运营的所有相关要素。

文件审查和现场评估两者均可能针对 Y 国希望承认的具体方面。例如，Y 国不妨将其承认范围局限于 X 国的特定机场或单个组成部分，如货舱行李检查。



### 决定：验证

基于核实过程，Y 国应正式确定 X 国的安保措施所提供的安保成果是否与其本国安保系统所能提供的等同。Y 国应做出是否验证安保措施等效性的决定，并将此决定记录在案。

## 成果：承认等效性

承认等效性的决定可以是多边、双边或单边的（见图 3）：

- a) 多边承认等效性。两个以上的国家可选择在多边的基础上缔结承认等效性的安排，所有国家据此相互承认安保措施的等效性。应通过谅解备忘录（MOU）、换文或承认协议等正式安排来概述实施该承认安排时的所有固有要求和责任。作为替代做法，各国亦可考虑使用航空运输协定作为一种缔结多边安排的工具。
- b) 双边承认等效性（X 国承认 Y 国，且 Y 国承认 X 国）。两个国家可选择在双边的基础上缔结承认等效性的安排，两个国家据此相互承认安保措施的等效性。应通过谅解备忘录（MOU）、换文或承认协议等正式安排来概述实施该承认安排时的所有固有要求和责任。作为替代做法，两国亦可考虑使用航空运输协定作为一种缔结双边安排的工具。

- c) 单边承认等效性（例如 Y 国承认 X 国，但 X 国不承认 Y 国）。如果当地运营环境或国家法律限制不利于实施正式安排，一个国家可在单边的基础上与另一个国家缔结承认等效性的安排（Y 国单边承认 X 国安保措施的等效性，而无需反过来对等承认另一方的措施）。虽然不要求 X 国根据正式单方面安排承认 Y 国航空安保措施的等效性，但应明确界定监督责任和安排以及信息共享的规定，并向两国分配责任。

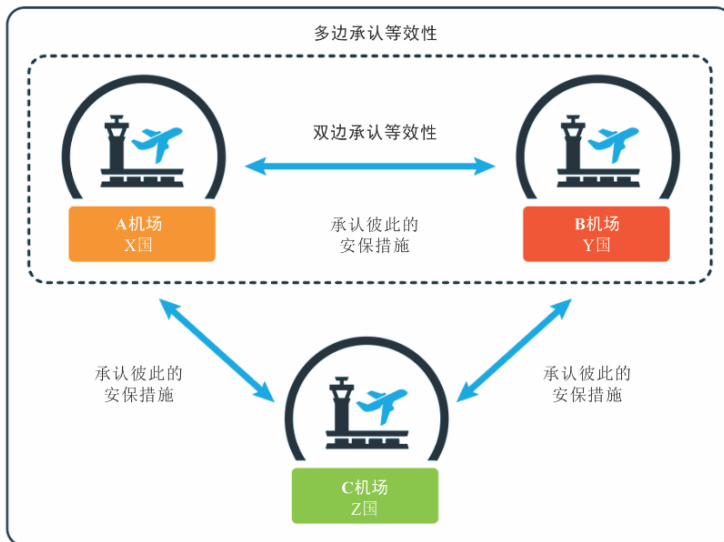


图 3. 多边和双边承认安保措施的等效性

图 3 所示为多边和双边承认等效性。应将任何承认等效性的安排通知受影响的国家和行业利害攸关方。承认航空安保措施等效性的正式安排的范本见附录。

## 持续核实

一旦订立了承认安排，Y 国应定期对 X 国所实施的适用安保程序进行现场评估，以便对安排进行重新验证。现场评估的频次应在安排中做出文字规定，并虑及 X 国安保监督方案的稳健性。建议按不超过两年的间隔定期进行现场重新评估。

## 就影响到承认等效性的变动发出通知

如出现任何相关变化，如运营环境、或威胁和风险环境发生变化，影响到承认等效性的安排的有效性，应尽快在有关国家之间通报。

应建立主管当局、机场和航空公司之间的信息交换机制，以便利和简化运营环境的变化。

如预计安保方案、规章、程序或国家法律会出现任何重大变动，无论这是否源自于威胁环境或当地情况的变化，均应尽早通报有关国家。

如 X 国在开展监督活动期间观察到因未能遵守规定而影响到安保成果，且此种情况未能得以解决，或如果可合理地怀疑 X 国未遵守规定，应将其尽早通报 Y 国。

各国应基于所收集的信息，重新评估承认是否仍然有效。如果有关情形使 Y 国相信在 X 国（或 A 机场）实施的适用安保措施不再能达到等同的安保成果，Y 国应保留中止或终止承认等效性的安排的权利。

如果各国已缔结承认等效性的安排，无论是在多边、双边或单边基础上缔结的，应向所有受影响的国家公布任何新的或现有的承认等效性的安排。同样，各国如果认为与其也订有安排的某国所同意的承认等效性的新安排可能或将会损害现有安排，应保留中止或终止现有安排的权利。

## 承认等效性的安排的适用

国家之间承认安保措施可带来各种应用，其中最广为人知的是一站式安保，即中转旅客、其客舱行李和/或货舱行李如果已在其始发机场（A 机场）接受过同等水平的检查，则可在转机机场（B 机场）免检。航空器运营人和机场可基于其自身所做的风险评估，选择不按该安排来提供安保管制豁免。

### 一站式安保

一站式安保使得已在始发机场接受充分检查的中转旅客及客舱行李和/或货舱行李免于检查。

一站式安保可以是整体免检（旅客和客舱行李及货舱行李都免于再次检查），也可以是分项免检（如只对货舱行李免检）。一站式安保安排可涵盖两个国家之间的所有中转业务，其范围也可局限于位于某国的某一特定机场或候机楼、一系列机场或所有机场。

### 一站式安保的益处和挑战

一站式安保可能不适用于所有国家和一个国家的所有机场。建议针对每个机场进行一次风险/成本/收益分析，让所有利害攸关方都参加，以评估实施一站式安保的现实意义。

益处 可包括：	Y 国要考虑的 挑战：
<ul style="list-style-type: none"><li>加强国家间合作；</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>改造机场基础设施，以保护中转区旅客免遭未经授权干扰或处理单独的货舱行李流；</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>提高航空安保的可持续性，这可促成资源的重新分配；</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>提供更多资源，供主管当局制定和维护安排，包括有必要进行现场评估；</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>使旅客享有更直接的中转过程，缩短中转时间，减少错过中转航班的次数，减少目的地丢失行李（“紧急行李”）的件数；</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>监测全球威胁和风险环境的变化，并时刻准备采取适当行动以应对这些变化，例如临时或永久性地恢复中转检查；和</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>给机场和航空公司带来运营和效率收益，包括减少延误；和</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>查明可能阻碍缔结安排的任何责任问题。</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>通过提供更为无缝的旅行经历来提高旅客的满意度。</li></ul>	

## 一站式安保方面的基础设施考虑

一站式安保安排应涉及基础设施相关事项，并涉及随后保护中转旅客及其客舱行李免遭未经授权的干扰。一站式安保安排的主要前提条件是该安排所涉及的旅客及其个人物品不得与未经同等检查的旅客混在一起。

各国亦应考虑一站式安保对海关和其他边境保护机构的影响。

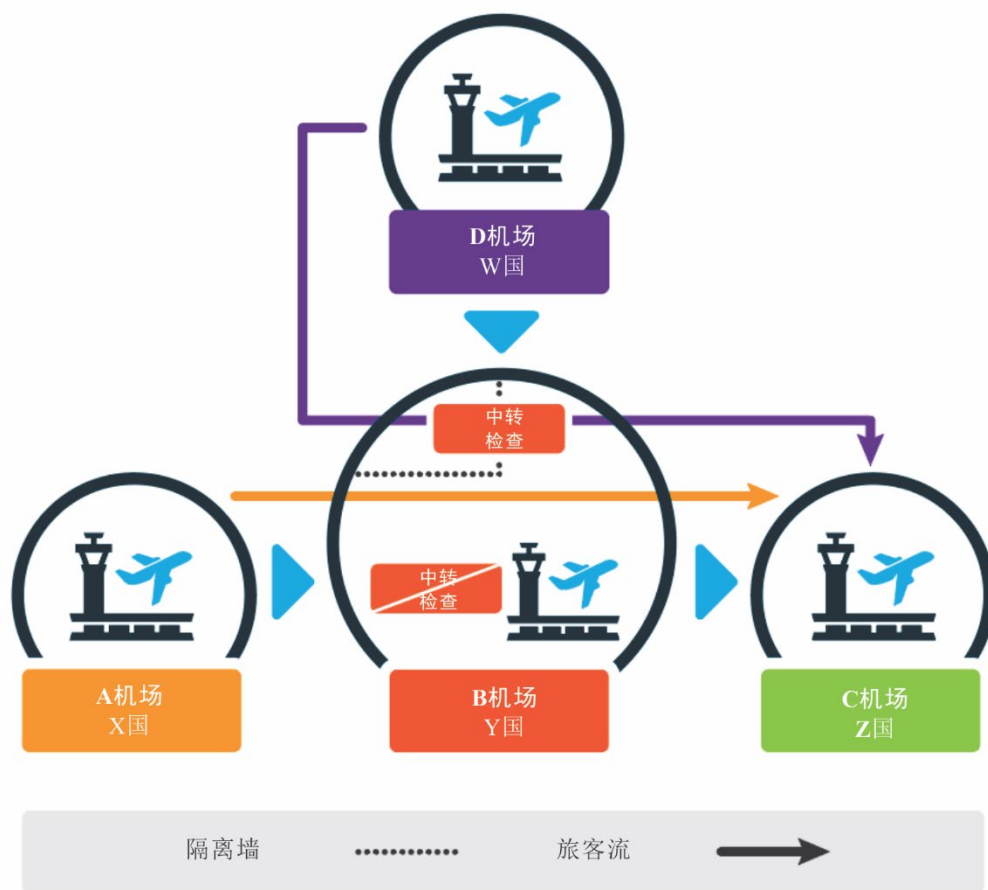


图 4. 一站式安保情况下的旅客分隔

---

在实施一站式安保安排的中转机场，应先对该安排未涵盖的转机旅客进行检查，然后才可允许他们与该安排已涵盖的旅客混合。在来自 D 机场的到达旅客接收完检查之前，应避免其与来自 A 机场的到达旅客混在一起。这一情景的说明见图 4，图中 X 国和 Y 国订有 A 机场和 B 机场之间的一站式安保安排，但没有与 W 国就该国的 D 机场达成安排。来自 D 机场的到达旅客在 B 机场接受完检查之前，不得与来自 A 机场的到港中转旅客混在一起。应设立物理或程序性屏障将旅客隔开。如果采用程序性隔离，要先对到达区进行搜查，然后再让一站式安保安排所涉及的人员使用同一区域。

应制定应变计划，以应对威胁和风险环境的任何变化，或影响一站式安保有效性的任何其他重大变化。Y 国（或 B 机场）应随时采用对来自 X 国（或 A 机场）的所有旅客、客舱行李和/或货舱行李进行再次检查的机制。

一站式安保安排还需虑及其他的一站式安排。例如，自 A 机场到达 B 机场的中转旅客、客舱行李和/或货舱行李可能从多个机场到达 A 机场并已在 A 机场进行过中转。A 机场所在国应能在验证和持续核实过程中证明已在 A 机场或 A 机场之前的始发机场对此类旅客、客舱行李和/或货舱行李适用了同等的安保管制。

---



---

## 附录

---

# （.....）与（.....）间 关于互相认可航空安保措施以实施 一站式安保或其他安排的谅解备忘录（MoU）范本

注：本谅解备忘录范本中的语言表述仅供参考。最终表述根据国家的需求、要求和规章可能有所不同。无论如何，在此类谅解备忘录制订和定稿之前，应咨询国家法律当局，确定该国应缔结有法律约束力还是无法律约束力的协议。

## 序言

[列出本安排涉及的各方/参与者，包括各自的主管当局和/或相关机场。]

考虑到《国际民用航空公约》附件 17 的规定，特别是标准[列出适当的规定]，以及[酌情列出其他规定]的重要性；

确认本安排涉及的各方/参与者彼此有义务保护民用航空安全免受非法干扰行为；

[酌情列出其他义务]

各方/参与者接受以下内容：建立相互认可的安保控制措施和程序，据此[国家]可[酌情在某一特定机场]免除来自[国家和/或机场]并前往[国家和/或机场]以及搭乘同一航线上的返航航班的中转旅客、客舱行李和货舱行李[和货物（适当时）]接受进一步检查。

## 定义

[本节应包括本谅解备忘录，包括做为本谅解备忘录有机组成部分的附篇中使用的词语或术语。]

---

## 范围

[本节应列出该安排的各项参数，例如应作为文件组成部分列出的旅客和客舱行李和/或货舱行李，以及选定的机场和航线。]

例如：

{

本谅解备忘录列出了各项条款，本谅解备忘录附篇中的标准运行程序对这些条款进行了进一步详述，据此，各方/参与者互相认可和承认彼此用于旅客、客舱行李和货舱行李[和货物（适当时）]的安保控制措施。

各方/参与者通过互相认可和承认[国家和/或机场]的安保控制措施，可对在[国家和/或机场]中转的旅客、客舱行李和货舱行李[和货物（适当时）]实施一站式安保（“OSS”）安排。

在本安排所涵盖航线上的所有旅客、客舱行李和/或货舱行李[和货物（适当时）]须在[国家和/或机场]接受全面检查和安保控制。

}

## 一站式安保安排

[本节应概述各方/参与者之间的一站式安保安排及其可带来的特有的运行结果。]

例如：

{

[列出一站式安保安排所涉及的主管当局]可在[国家和/或机场]免除在[国家/或机场]之间旅行并在[国家和/或机场]中转或搭乘同一航线上的返航航班的中转旅客、客舱行李和/或货舱行李[和货物（适当时）]接受进一步检查，但这种做法需要不断加以审查。

在下列情况下，可在[国家和/或机场]恢复与本谅解备忘录涵盖航线相关的检查安排：

- a) 在相关的航线或航班上发生了非法干扰行为；
- b) 中转旅客、客舱行李和/或货舱行李[和货物（适当时）]在其始发点没有得到全面检查；或
- c) 收到与相关航线或航班相关的具体威胁信息。

---

在恢复检查安排的情况下，[列出一站式安保安排所涉及的主管当局]须尽快书面通知其他方/参与者。

}

## 保密与不披露条款

[本节应述及国家收到、分享或提供的包括现场评估报告在内的文件、信息和其他数据的保密性和保护措施。它还应包括相关规定，使受影响国家和行业利害关系方能够知晓该安排和实现互认所使用的核实过程。]

例如：

{

各方/参与者须维持另一方/参与者根据本谅解备忘录及其附篇收到或提供的所有文件、信息和其他数据的保密性，无论本谅解备忘录是否终止或中止。

在根据本谅解备忘录及其附篇交换保密信息时，各方/参与者须以本谅解备忘录所附的形式（见附篇）签署一份不披露安排。

各方/参与者须使其雇员、服务人员和/或代理遵守本谅解备忘录及其附篇规定的保密义务并受同等约束。

}

## 互相认可安保措施的基础

总则

[本节应阐明国家缔结该安排的法定权力，包括国家有义务遵守国际民用航空组织制定的被指定为《国际民用航空公约》附件（特别是附件 17）的航空安保规定以及适用于它们的其他法律文书。]

例如：

{

各方/参与者根据国际法规定的现有权利和义务，确认彼此有义务保护民用航空安全免遭非法干扰行为。

各方/参与者确认其须遵守国际民用航空组织制定的被指定为《国际民用航空公约》附件（特别是附件 17）的适用于其自身的航空安保规定。

---

各方/参与者须要求 [国家、机场运营人和/或机场] 遵守此类航空安保规定。相应地，每一方/参与者须应要求向其他方/参与者通知其规章和做法与航空安保标准之间存在的可能影响其他方/参与者航空公司运营人的差异。

}

## 核实和验证过程

[本节应提及在核实和验证过程中审查的文件（如第 11 章中所列文件）和交换的信息，并确认所涉国家和机场已根据对所采用的安保管制措施进行的现场评估，对各自所实施的程序进行了核实。]

例如：

{

各方/参与者承认，已相互交换了所有相关规章和书面程序，以确保相互了解所采取的安保控制措施，特别是在旅客、客舱行李和/或货舱行李的检查方面的安保控制措施。这包括但不限于提供有关下列方面的信息：

- a) 对相关机场安保控制措施做出规定的法律、规章、做法和程序；
- b) [国家和/或机场]使用的相关检查设备、检查设备的操作使用以及设备校准和维护程序（如有）；
- c) 安保人员征聘、背景调查、培训和资格认证程序；
- d) [国家和/或机场]的相关绩效和质量监控措施；
- e) [国家和/或机场]用于在检查之后维持旅客、客舱行李和/或货舱行李安保的工具、措施和程序；
- f) [国家和/或机场]用于在中转期间维持旅客、客舱行李和/或货舱行李安保的工具、措施和程序；
- g) 关于过去两年中在任何一方/参与者的国家或国际审计部门认定为有损旅客、客舱行李和/或货舱行李安保的领域发生的可能影响在[国家和/或机场]建立安排的重大不合规行为（包括为解决这些确定的不合规行为而实施的纠正行动计划）的研究结论；
- h) 每一方/参与者的主管当局的有关监督安排；和
- i) 有关任何一方/参与者与另一个国家之间现有一站式安保或互认安排的信息。

---

各方/参与者承认，已相互就国家质量控制方案和/或现有的所有同等文件中提出的相关质量控制措施交换了信息。这可能包括但不限于：

- a) 作为质量控制依据的考察、检查和测试的数量；
- b) 参与此类考察、检查和测试的实体；和
- c) 关于如何进行此类考察、检查和测试的详细说明。

各方/参与者承认，已相互就各自的威胁和风险环境，包括 [列出国家、机场和/或航线/航班] 的任何已查明的威胁交换了信息。

各方/参与者承认，已相互根据对所采用的旅客、客舱行李和/或货舱行李 [和货物（如适用）] 安保和控制措施进行的现场评估和/或案头验证，对各自实施的程序进行了核实。

对另一方/参与者的安保和控制措施进行的任何现场评估或案头验证的方法和结果均须在验证方/参与者和接受安排验证的各方/参与者之间共享。未经所涉方/参与者的明确同意，不得与任何其他第三方分享此类信息。

与本节所述信息交流相关的现有安保和控制措施清单可以列于本谅解备忘录附篇中。

}

---

## 持续审查

[本节应述及国家间将可影响等效性认可的重大变化告知彼此并将此类变化告知其他受影响国家和行业利害关系攸关方的机制。本节还应包括关于定期持续开展现场再评估的规定，并规定此类再评估的频次。]

例如：

{

本谅解备忘录生效后，各方/参与者须：

- a) 彼此通知方案、规章和书面程序中任何与本谅解备忘录的持续实施相关的重大变化；
- b) 以共同商定的频次彼此通知本谅解备忘录提到的质量控制措施的任何重大变化；
- c) 按照共同商定的方式，根据对所采用的旅客、客舱行李和/或货舱行李[和货物（如适用）]安保控制措施进行的现场评估和/或案头验证，推动对所实施的程序进行相互核实；
- d) 积极考虑任何一方/参与者提出的作为观察员参与其他方/参与者开展的安保调查的要求；
- e) 在允准[航空器运营人]运营本谅解备忘录涵盖范围之外的航班之前获取彼此的书面同意；
- f) 如有可能影响本谅解备忘录所涵盖航线的任何重大信息（特别是与安保控制措施相关的信息）和威胁，立即通知彼此；
- g) 彼此通知可能影响本谅解备忘录所涵盖航线的与其他国家订立的任何新安排或订立这种安排的意向，例如一站式安保或互认安排或对现有安排或协议的修改；和
- h) 如查明可能影响本谅解备忘录所涵盖航线上运载的货舱行李[和货物（如适用）]安保措施的重大不合规行为、征候事件或因素，立即通知彼此。

}

---

## 征候事件的通知和调查

[本节应规定国家开展其认为必要的调查的权利]

例如:

{

在发生影响本谅解备忘录所涵盖航线的非法干扰行为或安保控制出现重大疏漏时，[列出有关主管当局]作为涉事航班的登记国，须发起调查。其他各方/参与者可能需要参与和协助调查过程。

本段内容不妨碍调查发起方之外的一方/参与者进行自己的调查。

一旦完成调查，须将调查结果通知所有各方/参与者。如有要求，每一方/参与者须根据适用的国际法律义务，采取适当的纠正或补救行动，整顿此类非法干扰行为或安保控制疏漏的根源。每一方/参与者还须将所采取的此类补救行动的结果告知其他各方/参与者。

}

## 磋商

[本节应包括在本安排下出现不一致或者在要求进行修订的情况下彼此之间进行磋商的规定。]

例如:

{

因解释、实施或应用本谅解备忘录的规定而产生的任何分歧或差异可以通过各方/参与者之间的友好磋商解决。这种磋商可以在收到磋商要求后共同商定的一个时间段内开始。

自开始磋商起，如无法在共同商定的时间段内达成满意安排，则要求磋商的参与者将有理由采取行动，撤回、撤销、中止所选航线的授权或对授权施加适当条件。

}



---

## 中止与终止

### 单方面临时中止

[本节应述及各国临时中止本安排的部分或全部内容的权利，原因可以是一方有理由怀疑另一方/参与者不合规、不履约，也可以是国家安保、国家利益、公共秩序或公众健康等原因，或是由于磋商未果。]

例如：

{

一方/参与者可以因紧急情况、国家安保、国家利益、公共秩序或公共健康等原因单边临时中止执行本谅解备忘录的全部或部分内容。在中止本谅解备忘录之前，该方/参与者须书面通知其他方/参与者中止原因，除非情况紧急无法给予通知。

在单边中止执行本谅解备忘录之前，该方/参与者须与其他方/参与者磋商，除非情况紧急无法给予通知。

中止本谅解备忘录的一方/参与者可以在中止原因不再有效之后的一段合理时间内取消中止。该方/参与者可以书面通知其他方/参与者取消中止本谅解备忘录。

如果因紧急情况而具备正当理由或为了防止不按照本谅解备忘录的规定行事，认为另一方背离本节规定的参与者可以随时采取适当的临时行动。如果采取此类行动，参与者将尽力立即通知此安排中的其他参与者。

}

### 单方面终止

[本节应确立国家终止本安排可遵循的过程及此种终止的生效日期。]

例如：

{

一方/参与者可以随时通过书面通知其他方/参与者而终止本谅解备忘录。本谅解备忘录须在其他方/参与者收到此类通知之日后的一个共同商定的时间段内终止，除非在这个时间段结束之前所有各方/参与者同意撤回此类通知。

如果因紧急情况而具备正当理由，或为了防止不按照本谅解备忘录的规定行事，认为另一方背离本节规定的参与者可以随时终止本安排。如果采取此类行动，参与者将尽力立即通知此安排中的其他参与者。

}

---

## 修订

[本节应确立一项过程，国家可据此以书面形式要求修订本安排的全部或部分內容，待相关国家以书面方式相互同意。]

例如：

{

本谅解备忘录及其附篇可以在各方/参与者书面同意的情况下随时以书面形式进行修订，任何修订须为本谅解备忘录及其附篇的有机组成部分。此类修订须在各方/参与者书面确定的日期生效。

}

## 联络

[本节应确定每一个国家中负责传达任何相关信息的联络人。]

## 生效日期

[本节应确定本安排的生效日期。]

## 签字

[本节应对相关国家受权缔结等效性互认安排的官员签字做出规定。]

---

---

## 谅解备忘录（MoU）范本的附篇

### 附篇 A — 机场、航空器运营人和/或航线列表

（包括各方/参与者认可的所有机场和/或航空器运营人，适用情况下还包括所选航线）

### 附篇 B — 不披露协议

如无事前书面许可，各方/参与者不得向任何第三方或实体披露、传播或提供任何文件、文件内容或因各方之间交流信息而产生的任何相关数据，和/或将此类文件、文件内容或任何相关数据用于本谅解备忘录之外的任何目的，除非法律可能要求这么做。在法律要求进行此类披露或使用时，接受信息的一方/参与者须书面通知提供文件、信息或其他数据的一方/参与者。

如果一方/参与者的雇员、服务人员和/或代理对任何此类文件、信息和其他数据的全部或部分内容进行了泄密，则该方/参与者须根据国家法律对泄密的雇员、服务人员和/或代理采取适当行动。

### 附篇 C — 安保措施

（各方/参与者所实施的安保措施一览表）

- 机场安保
- 机场规划要求
- 陆侧、空侧、安保限制区和安保限制区中的关键部分
- 机场的划定区域
- 通行管制
- 旅客以外的人员及其所携带物品的检查
- 车辆的检查
- 监视、巡逻和其他物理控制措施
- 航空器安保
- 旅客与客舱行李
- 旅客与客舱行李检查
- 旅客与客舱行李保护
- 潜在的扰乱性旅客
- 货舱行李
- 货舱行李检查
- 货舱行李保护
- 行李核对
- 货物和邮件
- 货物与邮件的安保管制措施
- 货物与邮件保护
- 航空器运营人的邮件和物资
- 机上供给品
- 机场供给品
- 机上安保措施
- 工作人员征聘与培训
- 安保设备
- VVIP 航班

