

航协资讯

(第 47 期)

中国航空运输协会

2016 年 7 月 4 日

危险品航空运输研讨会专刊

从两法实施谈落实航空货运安保主体责任	2
国货航危险品运输安保体系的解读	5
东航危险品运输安全管理体系	9
南航货运销售代理人危险品运输政策和展望	14
首都机场航空货运安检工作介绍	16
快件安全管控措施政策	22
航空货运销售代理企业危险品运输操作规范	26

2016年6月17日,由中国航协举办的危险品航空运输研讨会在北京举行。民航局运输司、公安局相关负责同志参加会议并讲话。中国航协李军理事长、李江民副理事长出席,初阳秘书长主持研讨会。会员航空公司、航空货运销售代理企业、国内外危险品航空运输管理专家共70余名代表参加了会议。本期《航协资讯》对代表发言进行了摘选,辑成危险品航空运输研讨会专刊,与各会员公司分享。李军理事长的讲话已刊发《航协通报》。

从两法实施谈落实航空货运安保主体责任

中国民用航空局公安局

2010年飞美航班邮包炸弹事件发生,世界对航空货邮安保工作重新认识。美国、欧洲等均对航空货物安保措施进行修订和调整,要求航空货物必须接受安全检查,并直接导致了国际民航组织附件17第十二次修订(2010年11月17日通过,2011年7月1日适用)提出货物供应链安保的要求。

一、中国民航航空货邮安保的相关条例

中国民航历来关注航空货邮安保,发布的相关条例、规则有:《中华人民共和国民用航空安全保卫条例》(1996年7月6日颁布实施)的第30条,空运的货物必须经过安全检查或者对其采取的其他安全措施,货物托运人不得伪报品名托运或者在货物中夹带危险物品;第31条,航空邮件必须经过安全检查,发现可疑邮件时,安全检查部门应会同邮政部门开包查验处置。

《中国民用航空安全检查规则》(1999年5月14日颁布,1999年6月1日实施)的第28条,空运的货物应当经过安全检查或存放二十四小时,或者采取民航总局认可的其他安全措施;第31条,航空邮件应当经过安全检查,发现可疑邮件时,安检部门应当会同邮政部门开包查验处理。

《关于规范货物安全检查工作的通知》(民航公发【2002】134号)中“整合安检机构”、“货物安检必须在控制区进行”、“规范安检工作场地”规定等。

但是,在中国民航这么重视的情况下,航空货邮运输不安全事件仍然时有发生,这就给业内提出了一个问题,如何管理才能更好地保证安全,才能更加有效?

二、航空货运链式安保探索和实践

2011年4月14日,时任国务院副秘书长汪永清同志主持召开专门会议,研究部署民航航空货运安保相关工作,要求民航从进一步明确安检责任和标准,推进安检设备反恐防范建设,坚决依法查处不认真履行安检责任、不严格执行收寄验视等安全制度的经营主体等方面全面加强航空货邮安保工作。此次开展航空货运安保整治活动特点:首次提出链条管控的工作要求,首次提出收运核查实质化的要求,首次提出航空货运销售代理人安全管理的要求,明确《民用航空货物运输安全保卫规则》的制定思路。

2012年《民用航空货物运输安全保卫规则》颁布实施。

2014年,行业提出安检工作5个严禁的工作要求(局发明电〔2014〕806号)。

2015年，民航继续开展航空货运安保专项整治，在继续坚持链条管控的总原则下，更加注重发挥行业协会的作用，更加要求行业监管部门职能发挥，更加推动多级单位、多个部门的联动合力建设。

同时，相应开展了中央综治办等15部委“两清理一排查”专项行动、中央综治办等10部委发布《关于加强物流安全管理的若干意见》（中综办【2015】13号）、中央综治办等9部委《关于加强邮件、快件寄递安全管理的若干意见》（中综办【2014】24号）。在《中华人民共和国反恐怖主义法》（2016年1月1日施行）和《中华人民共和国安全生产法》（2014年12月1日施行）中，也有相关条款涉及物流安保问题。

为实现安全、效益、服务三者平衡，航空货邮运输要立足保证航空货邮安全、立足符合货邮运输实际、立足安全责任界定明晰、立足落实流程管控要求、坚持源头治理。

航空货物收运主体责任涉及航空货物托运人、航空货运销售代理人、承运人及其地面服务代理人。安全是闭合链条，每一环节都很重要。

三、航空货物运输托运违规行为处理方式

行业执法：民航公安机关（安保条例，治安管理处罚法等）。

联合执法：会同民航行政监管部门、联合民航行业自律部门（航协）、联合国家邮政管理部门、联合其他国家有关部门。

行业自律：航空公司处罚制度、黑名单制度、首都机场的积分管理制度等。

四、未来需处理的问题

危险物品的认识问题；

民用机场公安机构体制改革职责定位问题；

同一机场范围内多家安检机构执检标准不一问题；

联合执法合力有效的问题；

流程和环节更加有效可查的问题；

分类安检实现可能性问题。

国货航危险品运输安保体系的解读

国货航服务标准部

一、航空安全保卫组织机构和职责

公司根据国家、民航和国际相关法规、规范性文件，制定应急管理 and 应急处置手册程序文件，明确应对空防安全威胁和非法干扰行为的处置原则和应急处置预案以及各部门职责分工、处置程序和联络方式，确保在发生空防安全威胁和非法干扰时，有效实施应对措施，保护国家和公司财产、人员生命安全，维护公众利益不受侵犯，包括机组成员利益不受侵犯。

公司航空安全保卫职责中，总裁是公司航空安保工作的第一责任人，安保经理是分管航空安保工作公司领导。

航空安全保卫的处置原则有三条：

确定性质区别处置，控制事态防止矛盾激化，空地配合相互协作；

安全第一，处置决策以最大限度地保证国家安全、人机安全为最高原则，必要时可以小的代价避免重大的损失发生；

快速反应原则，应急处置程序一经启动，应急处置人员应按照各自职责分工迅速做出反应。

公司非法干扰处置机构为公司的运行控制中心，其工作职责和相关部门人员的联系方式可见公司《应急管理手册》和《应急处置程序》。

二、航空安全保卫工作的质量控制

公司通过建立 SEMS 体系，实施航空安全保卫质量控制、风险管理、人员招录和背景调查、证件管理、航空安全保卫培训与教育、航空安全保卫设施设备、航空安全保卫事件事故调查、安保指令的信息通告以及航线威胁评估等，并根据公司运行的实际情况，适时组织评估公司航空保安管理体系的符合性和有效性，及时调整完善。具体可见公司 SEMS 手册及程序。

质量控制方案的目标是确保公司航空安全保卫工作持续符合政府主管部门相关规章制度的要求，确保公司《安保方案》内容持续有效。

质量控制管理部门中，公司航空安全保卫质量控制的主管部门是公司保卫部，负责制定、维护公司航空安全保卫质量控制方案，建立、健全质量控制体系，组织开展航空安全保卫质量控制活动；各安保运行单位负责本单位航空安全保卫质量控制活动的开展。

质量控制活动包括年度计划、安保检查、安保审计、安保测

试、安保事件调查、安保考察、整改、报告、质量控制文件和记录管理、质量控制信息的运用。

质量管理子体系中，质量控制包括安保措施执行规范（安保运行标准化、规范化）、安保措施分级实施管理（提高安保措施执行的质量效率）、关键环节管控，实施双复核（保证安保措施执行的质量）。

航空安全保卫工作的质量控制通过安保检查、安保审计、安保调查、安保测试来实现质量保证。

质量管理重点包括人员（背景调查，人员招录与选派）、外委方（协议管理，检察审计、教育和黑名单制度）、安检（设备、工作过程等全流程控制）、质量文件和记录（保密、可追溯、有效）。

安全保卫培训方案的目标和政策是公司依据国家航空安全保卫法律、法规和相关文件，通过制定航空安全保卫培训方案并实施，提高员工安保意识和安保技能，确保国家民用航空安全保卫法律法规和公司《安保方案》的有效落实，持续提升公司航空安保水平；所有与公司航空安保相关的工作人员，包括外委方，均须接受航空安保培训，以确保有效的执行航空安保要求和标准。

安全保卫培训的组织管理要求公司总裁负责航空安保培训所需的人、财、物的保证；公司航空安全保卫培训的主管部门是公司保卫部；公司人力资源部负责培训设备和场地的日常管理以及培训所需资源的后勤和资金保障；各安保运行单位负责本单位内部安保培训的开展。

安全保卫培训要求以下人员参加：安保管理经理、安保管理工作人员、安保运行人员、新员工、外委方。

三、外委方安保控制

公司通过对外委方实施航空安保控制，确保外委方所提供的服务或产品符合公司的航空安保标准，保证公司飞机及人员财产在运营及停放期间的安全。

外委方分为地面代理（包括：地面操作服务代理、航食供应商、货物安检代理、飞机维修代理、航空安保代理等）和销售代理（包括：管制代理人、已知代理人和其他未知代理人等）。

外委方安保控制内容包括航空安保协议、航空安保检查和审计、航空安保培训与教育。

外委方安全保卫按照以下步骤开展：签订航空安保协议/声明；航空安保检查和审计；航空安保培训与教育；销售代理（含托运人）有效身份查验；销售代理人安保数据库建立与维护。

公司保卫部和市场销售部负责建立和维护公司的销售代理人安保数据库，至少包括以下内容信息：

公司名称、地址、资质证书编号、经营范围、法人姓名、安保负责人姓名、联系地址和方式、紧急联系电话，定期安保评估记录/走访安保查证记录、安保声明等。

四、航线威胁评估

公司保卫部负责组织实施航线评估，发布和更新公司的航线威胁等级预警，及时启动和解除相应等级的响应措施，监督各安保运行单位响应措施的落实情况，负责向上级主管部门和行业主

管部门报告航线评估结果和响应措施。

公司各安保运行单位，包括各驻外运营机构要密切关注通航机场安全保卫情况，并负责向公司保卫部提供相关信息，落实公司威胁响应措施。

航线威胁评估实施按照公司《威胁风险管理程序》，利用风险评估的方法，找出通航机场极易受到威胁影响的区域、设施设备、人员、财产等，确定其威胁风险等级，并实施相应级别的预警响应措施。

飞往其他国家航班的安保措施要求飞往、途经其他国家的航班须遵守所在国家相关法律法规和安保要求；飞美航班安保措施见公司《飞美航班安保方案》；飞欧盟航班安保措施见公司《飞欧盟航班安保方案》。

东航危险品运输安全管理体系

东航危险品部

一、危险品航空运输管理体系规章要求

危险品运输安全管理文件应依据国家危险品运输相关法律、法规、规章、文件等要求进行编写，旨在指导、规范航空公司的危险品运输安全管理，明确航空公司的危险品运输安全管理的原则、政策、规定、标准和程序。

二、危险品安全管理体系的范围和整合

危险品运输安全管理融入整个公司的运行系统，包括飞行运

行、运行控制、机务维修、客舱安全、客运保障、货运保障等系统，涉及这些系统运行管理的管理人员和管理机构承担各自的安全管理职责。

三、危险品安全管理文件

危险品安全管理文件是航空公司危险品安全管理的指导性文件，旨在明确航空公司危险品安全管理的政策、体系构架、体系各功能及实施要求等。航空公司涉及危险品运输的各单位和所有人员应严格按照现行危险有效的安全管理文件的要求和方法开展和参与公司危险品安全管理工作。包括 ICAO 安全管理手册、国际民航公约附件 18《危险物品的安全航空运输》、国际民航组织《应急响应指南》、《民用航空危险品运输管理规定》、航空公司《安全管理手册》、航空公司《危险品手册》、其他相关文件。

公司的危险品运输的相关手册包括《危险品手册》、《危险品训练大纲》、《货运手册》、《旅客行李运输手册》、《运行手册》客货危险品章节、《航站手册》客货危险品章节、《危险品航空运输培训教材》、《特种货物操作指南》。

四、危险品运输安全政策

危险品运输的安全政策是航空公司危险品安全管理理念的具体体现，是航空公司危险品安全管理体系建设和有效运行的基础。航空公司的危险品运输安全政策应既包括危险品运输安全方针和政策本身，也应包括为实现方针、政策而做出的承诺和提出的要求。

五、危险品运输安全目标

危险品运输安全目标是对提高危险品安全管理水平明确预期结果的承诺。危险品运输安全目标与危险品运输安全政策密切相关，是在已确定的危险品运输安全政策的基础上制定的，也是一种危险品运输安全指标的具体体现。

六、任务和职责

航空公司危险品安全管理的相关职责包括主管领导、主管部门、相关部门以及主要运行人员安全的管理职责。

七、危险品运输安全报告

危险品运输安全报告系统应包括危险品运输信息获取、信息分析、系统评价和预防纠正措施等环节。同时，还应考虑报告的保密性、调查评估程序、报告发布等因素。

八、危险品运输的危险源识别和风险评估

危险品运输的危险源识别和风险评估是航空公司危险品运输安全管理体系的核心工作内容。航空公司应根据危险品运输的法律法规、规章的要求和自身的承诺，明确危险品运输风险的可接受水平，确定危险性等级、建立风险矩阵并制定风险控制措施，其目标是促进风险管理机制在公司危险品运输安全管理活动中的有效运转，增强航空公司抗风险能力，保障公司危险品运输的正常实施，并将公司危险品运输风险控制在可接受水平或其以下。

九、危险品运输安全绩效监测和测定

为确危险品运输安全目标/指标的落实，公司危险品运输安全管理部门应与各危险品运输单位签订安全生产责任书，由此建立

公司安全绩效考核机制，形成完善的安全生产责任体系。

十、危险品运输不安全事件调查和补救措施

建立危险品事故、事故症候、不安全事件调查和处理体系，通过对不安全事件的信息获取和分析，识别公司及各危险品运输相关单位存在或潜在的危险品运输风险，并制定有效改进和预防纠正措施，保障航空公司的危险品运输安全。

十一、危险品运输安全培训和沟通

建立良好的危险品运输安全文化，它可以填补危险品运输安全政策、程序和过程的空隙，也是航空公司危险品运输安全管理体系不断提升的基础。航空公司通过实现培育公正、健康、积极的安全文化，构建和谐、平等、公开的沟通文化，可不断提高员工的安全意识、法规意识、责任意识，有效降低人为危险品运输不安全事件的发生。

十二、危险品运输的持续改进和安全管理体系审计

定期或不定期开展危险品运输安全管理审计，能客观的、全面的提供公司的危险品运输的实际运行状态，判断并分析公司危险品运输安全管理趋势和存在问题，并对这些状态、趋势和问题采取系统性、全局性的预防/纠正措施或风险控制措施以达到持续改进的目的。

十三、危险品航空运输安全管理体系的记录管理

危险品安全管理文件是公司危险品安全管理的指导性文件，因此航空公司危险品运输安全管理体系所有相关工作必须形成记录并有效地保存。航空公司的危险品运输安全管理记录包括：风

险管理记录，安全保证记录及其他安全工作、活动文件记录等。

十四、变更管理

建立危险品运输安全管理专项风险管理制度以保障公司在有新的危险品运输需求、与危险品运输相关的组织机构或关键人员发生变化、与危险品运输相关的系统硬件、软件发生变化以及局方危险品运输规章、公司危险品运输政策和公司危险品运输手册、程序发生变化等情况下，均不会对公司的危险品运输造成一定的影响，从而有可能产生新的危险品运输危险源或使得现有危险源风险等级发生变化。

十五、危险品应急响应预案

为保证在危险品运输应急情况下，公司及各相关部门能有序和有效地从正常危险品运输过渡至事件的应急响应，并在处理应急情况后有序地恢复至正常的危险品运输，航空公司应制定危险品运输的应急反应手册或程序，以减轻危险品运输不安全事件或事故造成的后果。

十六、危险品管理的几点意见

建立危险品安全运行管理机构；

制定公司危险品运输政策和管理规定；

编写修订公司危险品运输相关手册、规范危险品运输标准；

加强危险品岗位培训，完善危险品教员管理；

定期或不定期开展危险品运输安全检查或风险评估；

完善代理人管理规定，加强代理人的监督检查；

统一绩效考核。

南航货运销售代理人危险品运输政策和展望

南航运行标准管理部

一、管理现状

南航的危险品运输管理职责分工涉及股份运标部和安监部、股份货运部、各分子公司、营业部和办事处。其中，股份运标部和安监部负责全公司危险品运输业务的监督检查。股份货运部负责制定货运销售代理人的签约条件、日常管理规定、考评和淘汰机制等；具体负责广州代理人的签约工作、日常管理和监督检查。各分子公司、营业部和办事处具体负责当地货运销售代理人的签约工作、日常管理和监督检查。

南航国内签约代理人570余家，其中广州50家。目前，南航不委托销售代理人收运危险品，但包装说明第II部分的锂电池除外。南航的签约代理人申请条件是必须具备安全检查流程、货物收运工作程序、工作岗位责任制、奖惩办法、运输安全自查制度，以及制定危险品培训大纲、货物查验措施。相关的管理规定包括《货运销售代理人危险物品训练大纲认可管理规定》和《货运销售代理人货物查验措施认可管理规定》。

代理人签约条件是CATA资质、相应的工作制度和程序、安全管理制度和奖惩、危险品培训大纲和培训、货物查验措施。对于符合签约条件的代理人签订航空货物销售代理协议。

南航会对代理人定期走访检查，2015年广州总部检查覆盖率

80%，2016年计划覆盖率100%。对代理人进行“双认可”，包括对“危险品培训大纲”和“货物查验措施”进行认可；签定安保承诺书；明确代理人在航空安保方面的责任和要求；代理人建立安全自查制度，落实安全责任。

二、货运代理人管理存在的问题

代理人的资质方面，危险品业务未放开，但锂电池货物一直在操作。

代理人的操作方面，夹带、瞒报屡禁不止，局方处罚占32%；操作不规范现象不断。

代理人的培训和能力方面，人员培训数量远低于规章要求，局方处罚占10%；持续有效性难以保证；培训质量堪忧。

问题的原因包括对违规后果没有清醒认识；对违章操作心存侥幸，蒙混过关；对员工培训重视程度不够；对危险品培训理解有偏差；资质准入上要求不够；人员流动性大，培训成本高。

三、工作展望

1. 分级管理，逐步放开，共同发展，互利双赢

按照货运销售代理人的管理体系完善程度、人员资质和水平、操作经验、安全生产、诚信纪录等，对货运销售代理人进行分级管理。对评估结果优良、级别靠前的货运销售代理人，逐步放开市场需求大、操作成熟的危险品运输代理业务，例如：锂电池、干冰、ID8000日用消费品等。协助代理人培养危险品业务人员队伍、提高危险品运输能力。

2. 希望协会更大地发挥行业协会作用

完善代理人的资质准入条件，增加员工的规章培训符合性要求。加强对代理人资质持续符合性的管理和检查。适度放开代理人的危险品运输业务。

3. 希望局方、中航协和航空公司齐抓共管

航空公司一如既往地加强与代理人的契约合作和管理。中航协加强对代理人的资质准入管理和资格持续性有效性管理。民航局组织制定和公布代理人的诚信评价。民航局实施监管和公布违章处罚。提高货运代理行业的违法和违规成本。

首都机场航空货运安检工作介绍

北京首都机场航空安保有限公司

一、货运安检简介

北京首都机场航空安保有限公司货邮检查科主要负责首都机场货运国内三大区域、国际两大区域的货邮检查业务。主要职责是通过核对申报手续、进行爆炸物检测、利用X光机图像识别、手工开检、隔离存放等一系列技术手段，对首都机场（除国货航外）国际、国内所有出港的航空货物、邮件、快件进行安全检查；同时，负责驻场单位工作人员及车辆的检查。

二、主要服务对象及内容

主要服务对象包括BGS货运部、航空公司（20余家）、货运代理公司（100余家）、邮局。

主要服务内容：安全需求、过检效率、法规支持。

三、历史数据

2015年全年货邮检查科查获违禁品425起，11154件。

近年来，货邮检查科相继查获了夹带运输放射性物质碘125三起、毒品两起、伪造鉴定报告（使用高清扫描件）一起、以普货品名托运危险品（腐蚀性剧毒液体）一起、从美国洛杉矶中转北京发往湖南的邮件中查出600发子弹、枪支零件等多起严重危害航空运输安全事件。

四、打造货运安全环境

作为首都机场航空货运的重要安全关口，货运安检虽不是危险品运输的安全主体，但基于空防安全的重要职责，货运安检始终致力于协助承运人及货运代理公司等相关方严把安全关，严厉查处因个别违规行为造成空防安全隐患的事件，排除安全风险，确保空防安全。

（一）勤务工作（对外）

1. 形成鉴定机构协作模式

鉴定机构提供技术支持。为货运现场24小时提供技术支持，实现鉴定报告编码网络核查。

共同编制防伪暗记。双方共同编制多个防伪暗记，防止伪造鉴定报告。

确保鉴定样品真实。鉴定机构与货运代理人签订责任书，明确“样品与运输货物一致”。

提供培训支持。定期提供危险品鉴定相关知识培训，提升安检员对鉴定货物的检查效率。

2. 建立货运代理人管理机制

货运代理人培训和复训、不良行为月度积分管理制度。

代理人持证上岗前,对其进行危险品及相关业务知识培训,每两年进行复训,对查获夹带危险品、违禁品较多的货运代理人,实现月度积分通报和约谈,采取提高开包率等重点检查措施,推动各货运代理人履行前端检验职责。

3. 形成特殊货物确认制度

为了实现安检部门与承运人操作流程的有效衔接,与航空公司之间形成特货确认制度,编制《特殊货物确认单》,对航空公司印章与签字进行备案,并进行定期更新,确定危险品或鉴定为普通货物等特殊货物的通报机制,形成了良好的长效机制。

4. 建立外部监督员机制

建立了外部监督员机制,聘请BGS、航空公司前端工作人员,以及操作较为规范的货代公司报检员等为外部监督员,对货运安全服务工作进行监督,定期走访监督员收集实际问题,鼓励货运相关方共同参与安全监督工作。

5. 货运相关方沟通会机制

每个季度组织货运相关方召开了季度业务沟通交流会。对于局方及首都机场关于安全管理的相关要求进行通报;对于货运安保特别工作要求进行通报;按季度公布货运代理公司违规行为积分情况;听取相关单位对安保工作的意见和建议。

6. 安全检查法规宣传

在各安检现场区域的安装了安检宣传栏,对货运安全检查相

关法律、法规进行及时的宣传，对安检相关要求提前告知。

建立货运相关方沟通微信平台，及时向BGS、航空公司和航空货运代理公司通知、通报航空货运安检措施新法规、新要求，畅通信息联络渠道。

(二) 勤务工作 (对内)

1. 完善货运物理环境

投资购买申报单高清扫描设备，建立电子化存储及闪电查询。

投资购买部分设备，用于解决货运现场“急货不急”的问题。

针对货物类型、结合现场设备类型，对货物过检通道进行规划。

投资建立货运安检监控系统，实现货运安检现场、货运道口安检通道监控全覆盖。

2. 加强风险隐患管理

结合当前空防安全形势及其空防安全的威胁特点，通过定制化审核、专项监察、针对性测试等质量控制工作，落实岗位工作标准。

3. 提升应急处突能力

持续加强应急预案训练。利用过检低峰时段进行演练，将预案演练的情况通过微视频或照片的形式发送到工作交流群，使各班组达到互相学习，共同提高的目的。

制作危险品应急处突预案的教学视频——“蔓延出的危险”，宣贯了九类危险品知识，提高员工面对危险品泄露突发事件时的应急处突能力。

4. 制定岗位“100个怎么办”

为切实做好安全检查的落实工作，健全和完善岗位常遇问题的处置技巧，制定了《货邮常遇问题处置100问》，明确了货检岗、通道换章岗位的常遇问题的处置技巧，使员工便于迅速查看发生在岗位上的特殊情况。针对监察发现的问题，不断完善《货邮检查科各岗位勤务管控细化措施》，以此作为分队和班组管理的依据和抓手。

（三）培训工作

1. 员工资质

持有民航安全检查员国家职业资格证书；持有空运危险品运输训练合格证书；加强内部培训师队伍建设。

2. 开发货运安检多媒体培训系统

强化业务技能的训练提升工作，开展货邮多媒体“三库”（即：违禁品及生活物品库1395幅、危险品图像库260幅和爆炸物图像库242幅）的建设工作，自主研发了模拟爆炸物52个，主要包括衣物类、电器类和玩具类。通过日常培训和复训，结合新型危险品违禁品图像收集培训，不断提高员工业务技能水平和熟练程度。

3. 全员月度技能排查

形成月度岗位技能排查机制，每月定期开展岗位技能排查，所有人员需要接受技能考核，考核通过岗位放权资质，可继续从事已放权岗位工作。

4. 新型违禁品信息共享机制

对于在安全运行过程当中查获的新型危险品、违禁品，公司内部及时通过工作提示单的形式，将查出的过程、当事人检查的

方法技巧、实物图像和违禁物品的X光机图像进行通报，使全员了解到最新违禁品信息，日积月累，持续提升安检员业务技能。

5. 将PPS理念引入货检领域

因地制宜，将PPS（旅客异常行为识别）理念引入货检领域，深入研讨分析货运安检的工作流程，依托以往的典型案例，在查堵违禁品方面进行梳理，总结出一套简单的、易于掌握的、可操作性较强的异常货物判断方法：即通过品名预判、包装预判、货代预判、图像联想，实现对货物的初步判定，有效的提高了货物检查的有效性，形成了“让货物说话”的培训课件，并荣获集团公司管理创新课题发布第二名。

6. 自主开发培训课程

货邮检查科编写的《货物邮件安全检查岗位指南》在民航华北地区相关单位安检在职教育教材评比活动中教材荣获二等奖；《提高货邮应急管理能力和》荣获公司业务研讨课题发布第一名。另外，《毒品查缉培训课件》、《长短相宜、疏堵结合》、《货邮安检爆炸物品培训资源体系》等课程已被公司培训部门采纳，成为公司专业培训课程。进行可视化培训课件制作，部分预案制作成漫画，帮助员工更为直观的学习相关知识，提高培训效果。

（四）队伍管理

1. 开展安全教育日活动

制作《民航空运事故案例汇编》，每月组织全员重温一起航空危险品运输典型案例。组织所属人员对国际、国内重大航空事件和近期重大安全生产事件进行回顾和学习，通过感观直击，触

动员工内心，从而激励其自觉对安全的正确认知，履行岗位职责，落实安全生产责任。

2. 层层贯彻落实日常教育制度

充分运用科例会、班前班后会和班长会等形式，并结合“手指口述”开展日常安全教育，传达部署上级当前安全新要求和工作部署。

每月组织观看安全生产安全视频，并征集观后感。如：《依法治安的法律重器——聚焦安全生产法》、《生命不能重来》、《隐患直击》、《安全生产事故典型案例盘点》等，使安全教育常态化，2015年共征集观后感86篇。

3. 提升员工心理资本

针对新时期员工思想不稳定的特点，安保公司率先在集团内开展EAP（员工帮助计划）项目，初步建立了“员工自我检测、全员定期筛查、突发事件干预”的心理健康监测机制。

快件安全管控措施政策

顺丰速运有限公司

一、收派安全管控

1. 收派安全管控的组织结构

总部营运执行部下设运作管理组和包装组，负责全网收寄安全预防工作；各片区设置派驻组，负责本片区收寄安全管理工作落

地检查;地区设置运作管理组,承接快件收寄安全管理工作;中转场/分部运作主管、点部主管承接收寄安全管理工作;落实开箱验视,确保邮路安全——收派员。

2. 安全管理制度

收寄标准。根据国家法律法规每月更新托寄物收寄负面清单;电池类快件收寄标准;优化终端查询。

收派员管理。员工培训(日常培训、新起点培训);安全责任状签订;开箱验视(运作/点部主管稽查、现场管理);神秘客户测试。

管控机制。收寄物品安全查验及奖惩制度;违法违规物品查验及处理流程。

3. 安全管控措施

收派员入职实操培训:入职阶段针对违禁品知识进行专项培训,并通过开箱验视实操演练、通关,检验员工操作的规范性。

开展收寄安全活动:开展神秘客户测试;组织地区交叉检查;通过海报、流媒体等形式进行宣传;每月定期进行结果应用通报。

收派员日常培训、会议:设置内训师团队(20人),相关培训包括收寄标准培训;对违规人员进行新起点培训;包装操作指引培训;电池收寄标准专项培训。

4. 安全管控三步奏

开箱验视。每天对收取的快件进行稽查,每周对稽查现状进行全网通报,提升各层级的安全防范意识。

结果应用。落实《收寄物品安全查验及奖惩制度》,奖优罚劣。

奖励：对于主动发现寄递违法、三易物品的员工，依据规定每票给予奖励现金奖励800元。处罚：员工违规收取违法、违规禁寄品的，统一按标准落实责任，以此规范员工的操作行为。

定期通报。定期发布违禁品处罚通报公文和案例分享。

5. 快件收寄要求

收派员应对每票快件执行开箱查验操作，不得存有侥幸心理；快件具有易燃、易爆、易腐蚀、毒害、感染性等特征的物品，任何情况下均不得收寄；

收派员对重点查验快件要求客户出示有效身份证件并登记身份证号在运单备注栏；

无法明确物品性质的托寄物一律不允许收寄；

对于本身为非违禁品但外包装上有违禁品标识的，一定要更换外包装后再发运。

二、中转安全管控

1. 中转管控的组织结构

总部工程部生产工程处设立专职人员，工业工程处安全管控人员；各片区派驻组中工程模块设立安全管理人员；业务区、分拨区设置设备维养及安全管控人员；中转场人工查验所有人员都需进行参与，对于安检机查验则设置专职安检人员，负责安检机操作。

2. 中转安全管控体系简介

制度建立。《中转场封闭式管理制度》、《中转场现场管理检查管理制度》、《收寄物品安全查验及奖惩制度》。

推广落地。客户寄件风险快件查验、视频监控与干预。

优化升级。智能视频监控、客户寄件风险管控系统。

3. 中转风险管控——制度要求

开箱验视。按中转场等级*5的标准执行快件开箱验视。

修订违法违规物品查验奖惩制度。2014年9月份推出自查违法品奖励方案，以提升查验力度及积极性。

若收件员或稽查人员发现并上报物品属违法禁寄品的（如枪支、弹药、摇头丸、冰毒等），依据《业务奖罚管理规定》奖励业务分2分/票，同时奖励1000元。

制定违法品跟进处理流程。针对自查违法品员工报警的忧虑，调整为由公司安全保卫处统筹跟进，确保异常及时跟进并且保障员工的人身安全。

4. 风险管控——日常跟进机制

每日实现黑名单预警逐票跟进查验结果；黑名单信息库维护；跟进外部情报引用；

每周实现查验效果通报（查出违法品情况）；违法品运输单异常信息反馈；

每月实现月度查验率通报；查验效果通报；奖励跟进。

三、操作人员培训

航空运输知识培训包括熟悉危险品定义、知道危险品分类；了解中国民用航空危险品运输管理规定；知道航空运输危险品；正确识别危险品标签；了解危险品航空运输存储安全。此外，操作人员培训重点在外包装危险品标识认知。

航空货运销售代理企业危险品运输操作规范

北京泛思特国际运输代理有限公司

一、危险品销售代理企业的管理制度

公司运营中建立全面的管理制度，包括危险品运输手册（危险品运输业务的总政策）、危险品运输质量控制手册、危险品培训大纲、危险品培训管理制度、危险品培训大纲的自查自检制度、危险品培训记录、危险品操作程序、安保计划书、应急预案、隐含危险品的预防程序、客服管理制度、订舱管理制度、操作管理制度、仓库管理制度等。

二、危险品销售代理企业的资质证书

公司运营中已获得以下资质证书：营业执照（三证合一）、航协颁发的资质认可证书（铜牌）、危险品培训资格证书、航空公司危险品销售代理人认可、安保培训证书、货站（地面代理人）危险品交运证。

三、危险品销售代理企业的业务流程

业务流程依次为客服接单、航线订舱、收运和仓储、操作交运、单证制作、货物跟踪、财务结算。

四、危险品销售代理企业的操作系统（TAMIS）

TAMIS运输代理管理信息系统具有以下特点：

（一）内部管理

该系统操作简便，容易掌握，使用起来很大的提高了货代企

业的操作效率，提升了操作质量，避免了重复劳动，保证了内部信息传递的即时性和准确性。（例如：操作客服、仓库管理、包装等岗位人员通过手机端，非常方便的拍照上传数据，共享信息）

（二）客户服务

1. 货物进销售代理人仓库照片（含包装情况和货物规格等信息）

2. 货物在仓库由托运代理人包装完毕照片（含内外包装过程，标记、标识等信息）

3. 货物交货站后称重条照片。（客户清晰了解自己的货物已经入库，并且第一时间得到准确的毛重和尺寸信息）

4. 货物的航空运单照片或扫描件。（客户可以及时核对运单信息，如有问题及时告知销售代理人改正）

5. 货物报关后，海关实际的报关单（照片或扫描件）。

6. 货物起飞出港的航班信息。（客户第一时间知道自己的货物已经起飞）

7. 货物续程航班信息和到目的港信息。（客户第一时间知道自己的货物已经安全到达收货人指定的机场，有的可以有收货人已经提货的信息）

（三）航空公司

系统的使用，可以给销售代理人签约的航空公司提供的数据：危险品货物的内包装，外包装，标记标识，和向货站（地面代理）交运时的照片。

危险品货物运单，称重条，危险品申报单等运输文件。

运单号，目的港，品名，件数，重量等信息（可以根据自己的需要编辑显示，方便分析历史数据）。

通过以上信息的推送，航空公司可动态及时的掌控自己所承运的危险品货物信息，提供了安全的保障，通过研究数据，分析航线，制定销售政策。

（四）行业监管方面

将来也可以为行业主管部门提供上述数据，大数据的共享，实现危险品运输管理的安全把控。

建设目的：通过建设TAMIS系统，实现运输代理现代化的集控管理，有效地控制和保障公司的日常运作。为广大客户提供安全、便利、经济、周到的货运服务。

客户端、航空公司及货站端。由于航空公司和客户属于不同群体，他们所需要的数据不同，根据这些需要速运宝分为客户端服务客户群体、航空公司端服务航空公司群体、货站端服务货站群体。

（五）TAMIS运输代理管理信息系统未来规划

TAMIS建设。建立TAMIS业务信息流，规范内部作业流程，提高服务水平。

加强培养用户习惯。用户每天通过移动端及WEB端进行货物跟踪，进而完成下单及结算任务。

信息共享。与各航空公司、DGM、国航等相关企业进行信息交换。提高信息利用率。

搭建危险品代理管理平台。搭建管理平台，规范行业秩序。

使危险品运输实现真实、可控。

五、危险品销售代理企业安全风险的把控

1. 科学识别托运人及其代理人，建立托运人及其代理人的诚信记录。

2. 与托运人及其代理人签署安全协议。

3. 禁止“放单”行为。

4. 航线订舱环节，要认真识别危险品货物的类别信息，结合运营人差异，客货机要求，始发站-中转站-目的站的国家差异等特殊政策，选择科学合理的航线，避免风险。

5. 在收运环节严格把关，除高危危险品外，要求所有危险品货物先收运至本企业仓库，做好收运检查后，才可以去货站交运。只接收有进仓编号的货物入库，核对货物信息，托运代理人更换危险品UN包装，必须在本企业仓库进行，全程录像监控，并把内外包装过程拍照上传系统，严格审核危险品运输文件，认真做好收运检查单。责任到人。

6. 仓库收运中，要做好隐含危险品的识别。

7. 严格执行仓储和安保管理制度，加强仓库的安全安保措施。注重危品类别分区、考核自检自查、入库收运检查制度、消防监控安保、操作包装规范、出库核对制度几个方面。

8. 交运环节注意加强危险品货物的安防保护，要求全程人不离货。

9. 本企业要求全体员工都参加危险品培训。

10. 定期开展企业内部危险品操作知识的培训。

11. 所有危险品货物的照片，运输文件存档5年以上。
12. 定期开展应急预案的培训和演练。
11. 常年聘请法律顾问。

送：民航局，各理事会成员，各会员单位。

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-85632289
