



国际民航组织

全球航空安保计划

2017年11月

目录

	页
执行摘要	(iii)
第一章. 引言	1-1
第二章. 目标	2-1
第三章. 优先成果	3-1
第四章. 优先行动	4-1
第五章. 实施、监测和审查	5-1
第六章. 结论	6-1
附录A. 全球航空安保计划路线图	App-A1

执行摘要

2016年9月，国际民航组织 (ICAO) 大会第39届会议的代表一致同意，需要加快制定一个全球航空安保计划 (GASeP)，作为未来航空安保政策和方案的框架。全球航空安保计划替代国际民航组织全面航空安保战略 (ICASS)，通过一系列国际商定的优先行动、任务和目标，为所有航空安保强化工作提供指导，从而满足各国和业界的需求。

全球航空安保计划为国家，业界、利害关系方和国际民航组织的合作奠定了基础，共同目标是加强全球航空安保，完成五大关键优先成果，即：a) 加强风险意识和响应；b) 培养安保文化和人员能力；c) 改善技术资源和创新；d) 改善监督和质量保障；和e) 增加合作和支持。

该计划呼吁业界和所有其他利害关系方在全球、地区和国家层面上采取行动，提高附件17 — 《安保》的实施水平，并要求国际民航组织加大力度，加强对各国在这个方面的支持能力。

本计划的核心是一个路线图，它描述了94项任务，配合五大关键优先成果下的32项行动，设立了直至2019年国际民航组织大会第40届会议的各项目标。每一项任务都配有一系列指标和目标期限。该路线图是一份“活”文件，须根据新的和正在出现的航空安保威胁定期进行审查并做必要的调整。

第一章

引言

1.1 背景

1.1.1 航空运输业在全球经济中发挥着重要作用。安全的航空运输服务能够加强国家之间的贸易、旅游、政治和文化联系。到2030年，国际航空客运年业务量预计将由今天的33亿增加到60亿，而航空货物运输量预计将从5000万吨增加到1.25亿吨。鉴于航空业务量未来预计大幅增长，有必要在国际、地区和国家层面制定一个计划框架，以确保安全、安保和有效性的方式管理增长。航空促进了全球经济发展，是很多国家经济发展和进步的关键动力。安保事件影响航空旅行的信心、破坏旅行和贸易，从而对旅行大众产生显著影响，在安保事件造成人员伤亡的时候尤其如此。通过确保航空系统的安保，各国能够建立公众对其航空系统的信心，为全球贸易和旅游奠定坚实的基础。

1.1.2 当今的威胁和风险环境要求我们继续将航空安保作为国家和国际社会的最高优先工作之一。联合国安理会于2016年9月通过的第2309号决议(2016) —《恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保》(UNSCR 2309)强调了这一点，该决议呼吁国际民航组织、国家和利害攸关方履行与航空安保相关的条约义务和国际责任；国际民航组织大会根据国际法制定的A39-18号决议(国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明)也强调了这一点。

1.2 宗旨

1.2.1 全球航空安保计划整合吸纳了联合国安理会第2309号决议(2016)和国际民航组织大会A39-18号决议的主要内容和主题，特别是：有必要采取有效和基于风险的措施，并定期进行评估，以反映不断变化的威胁状况；确保在地面持久有效地实施各项措施；资源分配和推进安保文化；以及对航空安保系统进行有效的国家监督。

1.2.2 航空的国际化性质意味着各国依赖于彼此航空安保系统的有效性来提供一个共同的保障安保的航空环境。尽管安保系统不断强化，恐怖分子仍然把民用航空作为觊觎的目标，继续利用国际民用航空系统中实际或假想的漏洞，以造成重大生命损失、经济破坏以及各国间联系和贸易的中断。

1.2.3 全球航空安保计划在国际、地区和国家层面上为优先级设置提供了指导，建立了一个框架使国际民航组织、国家和利害攸关方能够合作完成共同目标，支持国际民航组织的不让任何国家掉队举措以应对共同挑战，并指导各项工作，共同进一步加强航空安保。

1.2.4 该基于目标的计划通过确立安保优先工作及具体可衡量的成果，与国际公约和决议以及附件和指导材料框架互为补充。

1.3 风险背景

1.3.1 国际民航组织使用下列来源的信息来评估国际民用航空面临的风险：国际民航组织非法干扰行为数据库；航空安保专家组威胁和风险工作组开展的风险评估(参见国际民航组织航空安保全球风险背景综述)；以及对普遍安保审计计划(USAP)审计结果的分析。这些信息来源也用于确定全球航空安保计划中的优先项目，这些信息表明航空运输面临着以下安保风险的挑战：

- a) 2011-2016年共记录69个非法干扰行为，其中21个行为造成人员死亡(共884人死亡)。设施攻击行为数量最多，共24例(或32%)，其次是非法劫持18例(或26%)、破坏行为15例(或22%)和其他行为12例(或17%)；
- b) 作为试图攻击民用航空和机场基础设施的首选武器，简易爆炸装置(或IED)以及由人员携带的简易爆炸装置继续带来重大威胁。检查制度能够在阻止和检测航空安保系统中的威胁物品方面发挥至关重要的作用，但可能会因为实施不力而削弱实际效果；
- c) 对机场陆侧区域的攻击突显出，公众和旅客流动限制最少和汇聚时间可预测的场所遭受着越来越大的威胁。经国际民航组织评估，陆侧威胁是真实可信的；和
- d) 普遍安保审计计划的数据表明，急需大力改善附件17的实施工作，以弥补以下的差距：安保限制区(SRA)的通行控制措施不足；机场个人身份识别和车辆通行系统的实施有缺陷；在机场层面缺少用于航空安保的人员和技术资源；未能有效地对进入安保限制区的非旅客进行检查和安保控制。

1.3.2 基于上述挑战，我们需要提高航空安保意识，部署更合适的资源，加强政治意愿，改善安保文化，并增加质量控制和监督等。

1.3.3 恐怖分子在寻找新方法对系统进行攻击，各国必须继续应对以上确定的风险，同时关注复杂的问题，例如网络安全、遥控驾驶航空器系统(RPAS)和冲突区带来的风险。

1.4 全球航空安保计划的益处

1.4.1 毫无疑问，加强全球航空安保将带来财政和其他经济利益。恐怖袭击和安保破坏给各国、机场、航空公司和利害攸关方带来的经济和财务损失十分重大，生命损失不可估量。从财务和经济的角度来说，由于机场和航空公司运营中断、基础设施修补和恐怖袭击带来的其它损失，最近一些袭击造成了高达44.7亿美元的损失¹。在2001年9月11日的恐怖袭击中，恐怖分子劫持了四架民用航空器来进行攻击，造成的损失约为2万亿美元²。航空安全标准和措施不力也会造成其它影响，包括公众和投资者信心的丧失以及对旅游业、贸易和连通性的影响。

1.4.2 因此，全球航空安保计划旨在让国际民航组织、国家、业界及利害攸关方做出更大的承诺，以加强全球航空安保。如果所有利害攸关方都能够履行路线图中规定的责任，则民用航空运行的持续安保和安全水平将避免利害攸关方遭受人员、经济、财务和其他损失。一个经过加强的全球航空系统将为全球经济增长和发展提供一个有利环境，惠及所有国家。

1. 出处：Damien Sharkov, 2016年3月23日《新闻周刊》

2. 出处：www.iags.org/costof911.html.

第二章

目标

2.1 全球航空安保计划的目标

2.1.1 建立全球航空安保计划的目标是帮助国际民航组织、国家和利害攸关方**加强全球航空安保的有效性**。因此，全球航空安保计划力求团结国际航空安保界并在这一方向上激发行动，同时虑及，民用航空界面临的威胁和风险在不断变化。也希望由此实现加强全球航空安保的共同目标，并帮助各国共同完成联合国安理会第2309号决议(2016)和相关的国际民航组织大会决议下的承诺。

2.1.2 支持全球航空安保计划目标的总体原则是：

- **不让任何国家掉队**。确保安保标准和建议措施在全球紧急实施，以使所有的国家都可以从具有安全性、安保和可靠性的航空运输中获得重大经济社会效益。
- **有效实施和合规性**。适用适当措施以确保一致结果，同时结合强大的安保质量控制和监督制度。
- **可持续性**。使用长期来说适度 and 现实的措施，并与其他领域(如航空安全、空中航行、简化手续)的实体进行适当协调。
- **合作和信息共享**。在国家和利害攸关方之间加强合作和信息共享。确保双边和/或多边空中服务协议中规定的合作原则、等效安保措施的认可和对安保成果的关注继续作为国际合作的基础。
- **安保文化和人员能力培养**。建立一个强大和稳固的安保文化并培养人力资本、技能和能力。
- **创新**。鼓励各国和利害攸关方设计、建立和共享新的和创新的方法来实施安保政策和措施。
- **确定、理解和管理风险**。加强对航空安保风险的理解，并采取适当和有效的行动。

2.2 应用

2.2.1 继续改善各国对附件17的有效实施对于保障航空运输安保和正常至关重要。国际民航组织及其成员和利害攸关方可以使用全球航空安保计划对有效实施和合规工作进行指导，推进这些安保职能的问责制，并加强全球航空安保的有效性。

2.2.2 附录A中的路线图包含各国需实施的很多任务，诚然，各国可用来运行的资源有限。在实施这些任务时，各国应当考虑其最大的风险领域在哪里，并相应地将附录A中列出的任务进行优先排序。协助进行优先排序的信息可以源自《国际民航组织全球风险背景综述》、普遍安保审计计划审计结果以及开展最终出境地评估的其他国家的反馈意见。

第三章

优先成果

3.1 五大关键优先工作

为了在加强航空安保有效性以及改善预防性航空安保措施的实际和可持续实施的核心目标上取得快速进展，全球航空安保计划确立了国际民航组织、国家和利益攸关方应当紧急关注并着重调配资源和精力的**五大关键优先成果**。这些优先工作是根据成员国在完成目标过程中可能面临的主要挑战而设定的，即为：

- a) **加强风险意识和响应**。了解风险对于有效、适度和可持续的政策和措施至关重要。开展风险评估有助于确定差距和薄弱环节，然后以最实际的方式并通过资源的优化使用来紧急解决这些问题。
- b) **培养安保文化和人员能力**。促进有效的安保文化对于实现良好的安保成果至关重要。一个强大的安保文化必须从每个组织内部的最高管理层开始在整个组织建立起来。建立一个训练有素、积极进取和专业的员工队伍是有效航空安保的关键必要条件。
- c) **改善技术资源和促进创新**。促进和应用更好的技术资源和创新性的技能可以为促进安保有效性同时保障运行效率提供工具。
- d) **改善监督和质量保障**。全球、地区和本地的有效质量控制和监督程序对于实现可持续的有效的航空安保至关重要。
- e) **增加合作和支持**。增加国家内部和国家之间的协作将推动更快更有效地实现关键安保目标。

第四章

优先行动

4.1 优先行动

为了实现五大关键成果，根据总体原则，下列优先行动应当成为全球航空安保计划的基础。有些要求在全球层面开展行动(可能包括由国际民航组织通过其秘书处和/或专家组¹开展行动)；而有些则呼吁国家和业界在国家 and 地方层面上开展行动。

1. 加强风险意识和响应	
1.1	定期审查全球威胁状况，加强威胁和风险建议的传播。
1.2	改善关于风险评估的培训。
1.3	针对最高风险领域审查国际民航组织附件17的相关规定和指南。
1.4	在每个国家建立最新的框架，开展国家和当地的风险评估。
1.5	确保具有有效的内部机制，以将信息/评估传达给需要的人员。
1.6	从国家风险评估的角度审查目前的检查安排。
1.7	审查人员安保措施，同时考虑关于内部人员威胁的风险建议和指导。
1.8	确保航空全局观和适当的影响评估。

2. 培养安保文化和人员能力	
2.1	建立和促进安保文化。
2.2	制定/审查国家培训方案，将风险考虑在内。
2.3	员工队伍专业化，确保绩效持续化。
2.4	为参与安保工作的人员制定基本要求/最低资格要求。
2.5	修改国际民航组织培训材料和指南，重点强调核心航空安保技能/需求。
2.6	审查和加强与国际民航组织安保相关的培训活动。

1. 包括但不限于航空安保专家组及其工作组，包括：威胁和风险工作组(WTTR)、指导材料工作组(WGGM)、航空货运安保工作组(WGACS)、培训工作组(WGT)、创新工作组(WGIAS)、附件 17 工作组(WGA17)和关于普遍安保审计方案的秘书处研究组(SSG)。

3. 改善技术资源和促进创新

- 3.1 加强向各国提供技术建议。
- 3.2 各国和业界推进创新技能和技术。
- 3.3 促进安保设备技术规范的一致性。
- 3.4 审议安保设备的最低技术规范。
- 3.5 更多地使用适当的检查和简化手续技术。
- 3.6 提高和改善安保设备审定流程和运行效率，包括人的因素。
- 3.7 审议和评估旅客信息的使用，为安保提供信息和帮助。

4. 改善监督和质量保障

- 4.1 制定关于安保措施有效实施水平的地区普遍安保审计计划持续监测做法的目标。
- 4.2 协调国家、利害攸关方和国际民航组织关于审计和同行审查的工作。
- 4.3 在国家 and 地方层面制订和实施纠正计划，解决已确定的差距和薄弱环节问题。
- 4.4 加强普遍安保审计计划持续监测做法，提供关于航空安保措施有效实施的可靠信息。
- 4.5 加强关于质量保障的培训和指导。

5. 增加合作和支持

- 5.1 为国际民航组织、国家和利害攸关方的审计/同行审查贡献资源。
 - 5.2 提供更多的能力发展援助(尽可能)。
 - 5.3 受援助国家承诺加强有效实施。
 - 5.4 确保所有相关国家实体积极参与各项措施的实施。
 - 5.5 除现有的供资来源外，还要确立和使用新的供资来源(如联合国、世界银行、国家、业界等)。
 - 5.6 加强国际民航组织在提供援助方面的能力和有效性。
-

第五章

实施、监测和审查

5.1 实施

全球航空安保计划适用于所有国际民航组织成员国、行业和利害攸关方。鼓励每个实体根据路线图采纳全球航空安保计划中建议的优先事项和目标，该路线图概述了优先成果、优先行动和相关的任务、指标和目标日期，以帮助国际民航组织、国家和利害攸关方关注并努力实施有效措施和行动，以完成促进全球航空安保的目标。

5.2 监测和审查

使用不同的数据来源来衡量和监测各国绩效。通过普遍安保审计计划的审计和核实访问以及地区办事处的报告（包括现有地各区航空安保小组提交给国际民航组织总部的报告）来进行数据分析。国际民航组织秘书处将与航空安保专家组协调，在适当时审查全球航空安保计划，审查国际民航组织及其成员国在实现目标方面的进展。国际民航组织还将对全球航空安保计划中的各项目标和预定最后期限进行状态更新。这将包括确定各国可能需要援助的领域，以通过航空安保培训和能力建设支助来完成目标，以及确定其它相关工作，并在必要时更新路线图，酌情修订或调整任何实施行动，并在威胁出现时和必要时增添行动以解决新的和正在出现的威胁。

5.3 伙伴合作

所有航空利害攸关方都需要加入到继续改善航空安保的工作中来。全球航空安保计划为所有利害攸关方提供了一个共同的参考框架，确定了国际民航组织、国家和业界的角色。除了制定标准和建议之外，国际民航组织通过各种方案及举措例如不让任何国家掉队举措提供资源、实施工具和援助，从而支持实施全球航空安保计划。

5.4 国际民航组织、国家和利害攸关方的角色

5.4.1 国际民航组织将在实施和协调全球航空安保计划中发挥重要的全球领导和监测作用，这包括：

- a) 根据要求更新全球航空安保计划；
- b) 制定和维护标准和建议措施，同时由手册和其它指南进行补充；
- c) 监测和审查安保威胁和风险状况；
- d) 通过普遍安保审计计划对航空安保的有效实施进行审计；和

e) 有的放矢地实施援助，弥补航空安保系统的缺陷。

5.4.2 国家和业界在全球航空安保计划的实施和有效性方面也担任着重要的角色，同时认识到国家对归于业界的任务的协调作用。国家和其他利害关系方每年都要在实施运作标准方面取得进展，这一点很重要。全球航空安保集腋成裘的改善将加强国际民用航空系统的安保、安全、简化手续和运行。

第六章

结论

6.1 结论

全球航空安保计划将整合和协调国际民航组织、国家、业界及其他利害攸关方的工作，以应对现有和正在出现的全球航空安保挑战。安保是全球航空业增长和可持续发展的关键支柱。全球航空安保计划有望成为一份重要文件，帮助所有利害攸关方加强航空安保领域的国际协作，包括协调统一安保原则、方法和措施，信息共享，创新和更好地使用安保技术以及航空安保培训和能力建设。全球航空安保计划还将推动国际民航组织、国家、业界和所有利害攸关方实现联合国安理会第2309号决议(2016)的意图和方向，提高全球航空安保水平，为所有国家带来惠益，并为加强世界经济增长和发展这一更大效益做出贡献。

附录 A

全球航空安保计划路线图

全球理想目标

- a) 到2020年，80%的国家达到65%以上的有效实施率
- b) 到2023年，90%的国家达到80%以上的有效实施率
- c) 到2030年，100%的国家达到90%以上的有效实施率

优先成果	1. 加强风险意识和响应			
优先行动 (PAs)	<ul style="list-style-type: none"> 1.1 定期审查全球威胁状况，加强威胁和风险建议的传播。 1.2 改善关于风险评估的培训。 1.3 针对最高风险领域审查国际民航组织附件17的相关规定和指南。 1.4 在每个国家建立最新的框架，开展国家和当地的风险评估。 1.5 确保具有有效的内部机制，以将信息/评估传达给需要的人员。 1.6 从国家风险评估的角度审查目前的检查安排。 1.7 审查人员安保措施，同时考虑关于内部人员威胁的风险建议和指导。 1.8 确保航空全局观和适当的影响评估。 			
行动				
主体	具体措施/任务		指标	目标
全球	PA 1.1	1.A 使用横向、跨界和实用的方法，通过协作确定和处理民航关键基础设施、数据、信息和通信技术系统遭受的网络安保威胁，在全球实现一个可接受和相称的网络抵御能力。它应当涉及空中航行、通信、监视、航空器运行和适航性以及其它相关学科，以保证民航运行的安全和安保完全符合国际民航组织的全球空中航行计划(GANP)和全球航空安全计划(GASP)。	遵守附件17的相关规定。 国际民航组织的调查/问卷。	进行中
		1.B 监测和处理正在出现的和不断演进的风险，例如网络安保、遥控驾驶航空器系统(RPAS)和冲突区带来的风险。	遵守附件17的相关规定。 国际民航组织的调查/问卷。	进行中
	PA 1.8	1.C 在审议航空安保风险和措施	国际民航组织层面经协调后的规	进行中

国家和 业界		时，确保适当全面地考虑航空领域。必要时在全球和国家层面尽早并适当地与航空安全、空中航行和简化手续方面的专家进行协调。	定(例如在诸如网络安全等横向话题上的交叉参引) 适当编制影响评估文件。 建立并使用有效协调渠道。	
	PA 1.1	1.D 国家当局与业界合作，以最恰当和有效地为采取措施应对陆侧攻击造成的威胁分配责任。	国家民用航空安保方案和机场安保方案中责任的定义 机场安保委员会责任方的出席情况 实施机场安保方案所定义措施的证据 对威胁清晰交流和恰当回应的证据	进行中
国家	PA 1.5	1.E 实施和审查安全的和系统性的机制，在国家层面共享威胁和风险信息。	国际民航组织的调查/问卷。	2019
	PA 1.6	1.F 各国的国家航空安保委员会和相关安保主管部门定期根据国家风险评估来审查实物检查和通行管制方法，以确保这些方法适当、有效并使用了最新的技术和技能。	国际民航组织的调查/问卷。	进行中
			普遍安保审计计划的结果。	
PA 1.7	1.G 审查目前针对内部人员威胁的措施是否充足，包括背景调查、物理措施、培训和意识以及报告机制。将其纳入国家的相关航空安保方案中。	国际民航组织的调查/问卷	2019	
业界	PA 1.5	1.H 加强和促进与业界、从业界处以及在业界间分享安保信息的全球平台。	建立适当论坛；使用水平	2018
国际民航 组织	PA 1.1	1.I 制定战略，通过地区办事处和定期组织研讨会等方式让各国更多地了解和获取国际民航组织全球风险背景综述(RCS)。	国际民航组织的调查/问卷	2018
		1.J 鼓励使用国际民航组织航空安	航空安保联络人网络的使用大幅	2018

国际民航组织		保联络人 (PoC) 网络来共享信息。	增加；每年开展关于航空安保联络人网络的测试。	
		1.K 与各国磋商，评估联络人系统目前状态下的有效性和可用性，以确定运作良好之处，以及潜在可改进的任何领域，包括信息安保事项	纳入对联络人系统的改善措施	2019
	PA 1.2	1.L 成立专家志愿者团队，以提供风险管理培训。	来自各个地区的志愿者的数量	按需进行，但每年不少于一次讲习班
		1.M 在每个地区举办经修改的风险管理讲习班。	在每个地区举办讲习班对与会者进行风险管理培训；获得关于课程和待改善领域的反馈意见	每年一次讲习班
		1.N 确定最需要风险评估培训的国家的骨干人员，开展外联活动，以增进骨干人员对风险评估的意识 and 理解。	国家当局，包括适当的主管部门和关键行业机构(如航空公司和机场等)的航空安保骨干人员接受风险评估培训。	每年在全球举办五个活动
	PA 1.3	1.O 确定关键标准，检测可进入安保限制区的旅客和非旅客携带的简易爆炸装置 (IEDs)，并审查这些标准的充足性和有效实施水平。	向理事会提交航空安保专家组第 29 次会议的报告。	2018
		1.P 审议附件 17 关于爆炸物检查的新标准。	向理事会提交航空安保专家组第 29 次会议的报告。	2018
		1.Q 审查和更新关于爆炸物检查的指南。	出版经更新的指南。	2018
	PA 1.4	1.R 在每个地区确定需要风险管理援助的优先国家，并提供支助。	附件 17 标准 3.1.3 的总体实施水平。	在 2017 年初确定优先国家
		1.S 制定地区计划，为优先国家提供支助。		到 2018 年中期在 5 个国家建立新的风险框架
		1.T 提供风险评估指导和援助。		
	PA	1.U 制订关于在国家内部以及与	指南的出版。	2018

	1.5	业界交流威胁和风险信息的指南。		
	PA 1.7	1.V 国际民航组织发送关于内部人员威胁的国家级信件。	国家级信件的答复水平。	2018
		1.W 国际民航组织在员工队伍内部发布关于识别和报告关切问题的指南和培训材料。	指南的出版	2018
		1.X 审议关于持续核查的新推荐措施。	国际民航组织的调查/问卷	2019
	PA 1.8	1.Y 根据航空安保专家组的审议，制定关于调查针对民用航空的非法干扰行为的手册	向理事会提交航空安保专家组的报告	2019
	PA 1.8	1.Z 根据航空安保专家组的审议，制定关于国家和相关组织层面的航空安保管理系统的手册	向理事会提交航空安保专家组的报告	2019

优先成果	2. 培养安保文化和人员能力				
优先行动 (PAs)	2.1 建立和促进安保文化。 2.2 制定/审查国家培训方案，将风险考虑在内。 2.3 员工队伍专业化，确保绩效持续化。 2.4 为参与安保工作的人员制定基本要求/最低资格要求。 2.5 修改国际民航组织培训材料和指南，重点强调核心航空安保技能/需求。 2.6 审查和加强与国际民航组织安保相关的培训活动。				
	行动				
主体	具体措施/任务	指标	目标		
全球	PA 2.1	2.A 审查或编制培训材料，教授安保文化及其原则。	<ul style="list-style-type: none"> • 意识提高，事故征候报告增加 • 相关安保方案的证明 • 各国被指定为主管当局的人员和各国航空安保最高负责人(如民航局局长和/或其代表)、航空公司、机场和利害攸关方机构航空安保最高负责人(如首席执行官/首席运营官)接受高级别的航空安保管理培训。 	2018	
		2.B 制订安保意识方案，有效促进一个积极的安保文化			
		2.C 继续推进安保意识宣传活动。			
		2.D 制订和加强联合培训方案。			制订并交付新的和经更新的航空安保方案。
		2.E 制订并向其它所有利害攸关方传达宣传计划、报告工具、推广材料和示范培训。			材料得以编制。
国家和业界	PA 2.1	2.F 制定宣传战略，建立大众对航空安保以及遵守安保措施的重要性的意识。	国际民航组织的问卷/调查。	2019	
	PA 2.2	2.G 加强管理监督，以身作则。	通过国家民航安保质量控制方案(NQCP)进行衡量。	进行中	
		2.H 分享最佳做法。			
	PA 2.2	2.I 在质量控制方案中纳入规定，监测安保文化的有效实施。	通过国家民航安保质量控制方案进行衡量。	2019	
2.J 制定国家和组织潜在安保挑战的衡量方法。					

国际民航组织	PA 2.3	2.K 实施“公正文化”，报告所有与安保相关的和潜在的安保问题，而不用担心对有关各方的责难。		2019
		2.L 确保引入对所有员工的强有力的核查程序。		
	PA 2.4	2.M 为参与安保职能的所有工作人员制订并实施一个普遍航空安保认证方案(UASAP)。	方案得到制订和实施。	
		2.N 确保为一个坚实有力、训练有素且积极进取的安保员工队伍提供充足资金。	通过国家民航安保质量控制方案进行衡量。	
	PA 2.1	2.O 按需要对安保文化相关指南进行定义、修改和强化。	材料得到审查。	
	PA 2.4	2.P 确定国际认可的能力水平。	能力水平得以确立。	
		2.Q 为新的全球专业资格确定最优模式和交付计划。	在相关培训材料中编制表格。	
		2.R 制定普遍航空安保认证方案指导	指导得以出版	
	PA 2.5	2.S 确定核心航空安保技能和需求，并以此为重点修改培训材料和指南。	培训技能矩阵表。	
	PA 2.6	2.T 编制和商定新的全球培训政策文件和模式。	文件得以编制。	
		2.U 审查航空安保培训中心的作用和有效性。	完成审查。	
		2.V 开展涉及该地区所有国家的地区培训需求分析。	国际民航组织的调查/问卷。	
		2.W 促进航空安保培训领域的地区和次地区合作。		
		2.X 为各国制订一个国家民航培训方案审查模板和指南。	模板得以制订。	

优先成果	3. 改善技术资源和促进创新			
优先行动 (PAs)	<p>3.1 加强向各国提供技术建议。</p> <p>3.2 各国和业界推进创新技能和技术。</p> <p>3.3 促进安保设备技术规范的一致性。</p> <p>3.4 审议安保设备的最低技术规范。</p> <p>3.5 更多地使用适当的检查和简化手续技术。</p> <p>3.6 提高和改善安保设备审定流程和运行效率，包括人的因素。</p> <p>3.7 审议和评估旅客信息的使用，为安保提供信息和帮助。</p>			
行动				
主体		具体措施/任务	指标	目标
国家	PA 3.2	3.A 编制一套有关创新技术试运行的材料。	开展试运行并分享试用信息的国家的数量。	进行中
		3.B 鼓励和支持新流程和设备的试用和测试。		
		3.C 组织和支持创新活动和挑战，鼓励初创公司和创业公司的参与。		
	PA 3.4	3.D 为每个类型的安保设备确定具体威胁项目类型。	各国之间更好地分享设备信息、要求和规范。	进行中
		3.E 为每个类型的安保设备制订基本的最低检测要求。		
3.F 为每个类型的安保设备制订运作规范。				
3.G 评估每个类型的安保设备的可用技术。				
	3.H 为每个类型的安保设备制订并维护技术规范。			
国家和业界	PA 3.5	3.I 国家和业界开展外联活动，促进使用适当技术，包括考虑人的因素。	国际民航组织的调查/问卷。	进行中
	PA 3.6	3.J 国家和业界审查安保设备的认证流程，以评估安保设备的效率、反应性以及是否提供了准确和最新的信息。		

国家和业界		3.K 各国确保航空安保主管部门与其他机构(如海关和移民)协调,推进数据共享和风险评估。		
		3.L 国家和业界鼓励提供者市场中的竞争。		
	PA 3.6	3.M 国家和业界改善机场安保设备的管理(包括现场验收测试、航路测试和维护)。		
国际民航组织	PA 3.1	3.N 改善和更新航空安保百科全书。	<ul style="list-style-type: none"> • 订阅航空安保百科全书的国家的数量 • 登记编辑航空安保百科全书的国家的数量 • 每月连接数量 • 目前可用的航空安保百科全书相关运行指南的数量 • 航空安保百科全书功能的可用性。 • 共享试用信息的国家和组织的数量。 • 鼓励试用的国家的数量。 	进行中
		3.O 通过国家级信件、宣传和激励措施促进航空安保百科全书的使用。		
		3.P 定期出版关于使用技术和创新技能的运行指南。		
	PA 3.2	3.Q 确保国家和业界之间交流创新技能和技术信息。		
		3.R 开发一套资料,说明如何/为什么开展创新技能和技术试运行。		
	PA 3.3	3.S 确定制定了安保设备技术规范和/或性能要求的国家。		
3.T 在调查确定的国家之间推动召开会议,分享关于技术规范的保密信息。				
PA 3.3	3.U 继续审议可能在适当的国际民航组织附件中纳入标准和建议措施及其相关指导,处理如何为机场和航空器装备基于航空器内、航空器外、地面和飞行中的视频监控控制系统,以及分析和使用所获数据的方法。	向理事会提交航空安保专家组的报告。	2019	

优先成果	4. 改善监督和质量保障			
优先行动 (PA)	<p>4.1 制定关于安保措施有效实施水平的地区普遍安保审计计划持续监测做法的目标。</p> <p>4.2 协调国家、利害攸关方和国际民航组织关于审计和同行审查的工作。</p> <p>4.3 在国家和地方层面制订和实施纠正计划，解决已确定的差距和薄弱环节问题。</p> <p>4.4 加强普遍安保审计计划持续监测做法，提供关于航空安保措施有效实施的可靠信息。</p> <p>4.5 加强关于质量保障的培训和指导。</p>			
行动				
主体	具体措施/任务		指标	目标
全球	PA 4.1	4.A 每个地区制订关于地面安保措施有效实施的普遍安保审计计划持续监测做法目标，包括通过其他合作安排开展普遍安保审计计划持续监测做法的地区。	每三年在大会会议期间审查目标和结果。	2018
	PA 4.2	4.B 制定质量控制(QC)的流程和程序，协调国家内和与其他国家利害攸关方之间的审计和同行审查活动。这可能包括工具、模式和质量控制培训。	在政府机构和业界之间建立关于同行审查审计活动的质量控制信息共享机制。	2018
	PA 4.2 & 4.5	4.C 制订质量控制最佳做法，协调国家和利害攸关方之间关于审计和同行审查活动的工作。这可以包括工具、模式和质量控制培训。	在政府机构和业界之间建立关于同行审查审计活动的质量控制信息共享机制。	2019
国家	PA 4.3	4.D 各国建立一个框架，与其他国家和业界一道弥补差距并实施立即响应措施。	根据国际民航组织和国家调查/问卷的结果对国家监督制度进行强化和修订。	2018
		4.E 分析国家质量控制数据，确定系统性的并要求在基本层面给予关注的实施问题。	制订和实施补救行动计划。	2018
业界	PA 4.3	4.F 业界伙伴与国家一起推动制订行动计划，并确立援助、培训或知识转让的可能渠道。	各国审议国际航空运输协会运行安全审计(IOSA)和国际航空运输协会地面运行安全审计(ISAGO)结果。	2019

国际民航组织	PA 4.3	4.G 根据最佳做法集成,更新国际民航组织《航空安保监督手册》(Doc 10047号文件),以便有可能纳入新的国家监督程序和有效的预防措施,旨在防止不遵守强制性航空安保要求的情况	完成更新	2018-2019
国际民航组织	PA 4.4	4.H 重新调整普遍安全审计计划持续监测做法报告的结构,以便更好地理解受审计领域的整体实施水平。	普遍安全审计计划持续监测做法年度报告的新格式。	2018
		4.I 研究并审议如何以适当的方式实现普遍安全审计计划持续监测做法结果的有限披露。	审查普遍安全审计计划持续监测做法结果的披露水平,并提交2018年理事会和2019年大会。	2018
		4.J 审查和修改普遍安保审计计划持续监测做法。	审查普遍安保审计计划持续监测做法的目标、方法和访谈问题,并分析普遍安保审计计划的数据并提出建议。 使用最新的普遍安保审计计划持续监测做法开展审计并对审计进行审查。 交付普遍安保审计计划持续监测做法最终产品/国际民航组织报告。	2018-2019
		4.K 审议如何在普遍安保审计计划持续监测做法中更有效率地使用稀缺资源和人力。	考虑部署训练有素且有能力的地区航空安保官员来开展普遍安保审计计划持续监测做法的实地审计,以便最大限度地利用秘书处内部的有限资源,使资源的使用更加有效果和有效率。	2018
			考虑招募和雇用更多的训练有素的全职国际民航组织审计员,以建立更深入的审计制度和框架。	2018
			定期举办能力和协统讲习班,确保所有普遍安保审计计划审计员获得最基本能力,并谙熟标准和建议措施及指导材料。	2019
		4.L 分析国家质量控制数据,以确定系统性的并要求在基本层面给予关注的实施问题。	监测和审查各国的补救行动计划及其实施。	进行中

	PA 4.5	4.M 制订、审查和修改指南和指导材料，帮助各国定期评估其国家方案的有效性。	审查普遍安保审计计划持续监测做法报告，由国家相关主管部门跟进审计工作，在审计结果表明需要援助的领域确定质量控制方面的不足。	2018-2019
			必要时帮助各国制定国家审计方案。	

优先成果	5. 增加合作和支持		
优先行动 (PA)	<p>5.1 为国际民航组织、国家和利害攸关方的审计/同行审查贡献资源。</p> <p>5.2 提供更多的能力发展援助(尽可能)。</p> <p>5.3 受援助国家承诺加强有效实施。</p> <p>5.4 确保所有相关国家实体积极参与各项措施的实施。</p> <p>5.5 确立和使用新的供资来源(如联合国、世界银行、国家、业界等)。</p> <p>5.6 加强国际民航组织在提供援助方面的能力和有效性。</p>		
行动			
主体	具体措施/任务	指标	目标
全球 (优先行动 5.1 至5.6)	5.A 支持和鼓励所有利害攸关方开展同行审查、知识转让或共享关于安保流程、程序和技术的知识。	需求、优先工作和供资来源得以确定。	2018
	5.B 为国家/业界开展的援助活动提供资金。	开展同行审查、讲习班和培训。	2018
		援助、同行审查流程和跟进行动的实施速度加快。	
		为同行援助调集和提供了资金。	
国家 (优先行动 5.1 至5.6)	5.C 向参与航空安保工作的当地实体宣传联合国第2309号决议(2016)和全球航空安保计划的目标/路线图。	国际民航组织的调查/问卷	进行中
	5.D 有援助资源的国家做出以下承诺： – 长期参与； – 明确自身的专业技能水平和可转让的知识；和 – 根据风险情况进行目标援助。	关于援助方案的施援方受援方角色和责任的问责制框架模式/模板。	2018
	5.E 接受/要求援助的国家做出以下承诺： – 所有相关国家实体均参加培训、信息共享和知识转让； – 基于风险确定缺陷不足的根本原因。 – 有长期改进的政治意愿；和 – 通过援助改善有效实施。		

业界 (优先行动 5.1至5.2)	5.F 加强提供同行知识转让、审查和审计的能力。	行业协会开展同行审查、讲习班、研讨会和培训活动。	2018
国际民航组织 (优先行动 5.2、5.4、 5.5 和 5.6)	5.G 确保国际民航组织促进和推动定向援助的战略中包含建立一个信息和协调机制(如信息交换中心),以促进更有效果和效率的能力建设,并包含以下因素: – 所有能力建设活动数据库(国家、国际民航组织、其他组织、业界等); – 目标、排程、地点、主题; – “求助台”对各国要求进行关联; – 推广/交流最佳做法的在线平台;和 – 描述潜在捐助者的能力。	捐助方能力描述。 编制需求评估手册。 基于风险的优先级设置框架和具体工具。 关键绩效措施。	2018 / 2019
	5.H 实施基于风险的评估工具,进行有的放矢的援助,并将以下内容考虑在内: – 采用需求评估方法,以确定国家缺陷的根本原因; – 对国家内部、国家和地区之间的需求进行基于风险的优先排序; – 根据国际民航组织《全球风险背景综述》和国家风险评估制定相应的基于风险的援助目标; – 国际民航组织地区办事处对国家进行评估。	《需求评估手册》得以编制	2018
	5.I 制订新的国际民航组织战略,促进和推动有针对性的能力建设,并与适当条件、承诺和评估工具挂钩。	新战略获得国际民航组织管理层的批准。	2019
	5.J 探寻机会,向国际民航组织增派短期的专题专家(SME),以弥补专题专家的短缺。	关于可能短期部署专题专家的战略报告	2018