



国际民航组织

保安与简化手续



世界海关组织

推进航空货物全球化

保障航空货物和邮件供应链安全
与便利指南



第一版



国际民航组织

保安与简化手续



世界海关组织

引言

航空安保措施对保障国际民航免受非法侵害非常必要。鉴于通过在货物中藏匿简易型爆炸性装置或者易燃性装置，已经实施或者试图对民航业进行攻击的行为，必须保持警惕性，并采取措施保障航空货物和邮件的安全。

航空货物和邮件安保工作的易受攻击性给犯罪分子提供了中度的可乘之机。主要有两方面的威胁：在货物或者邮件中放置简易型爆炸装置或易燃性装置，再装运在飞机上；夺取一架商用飞机，用作大规模攻击的武器。

在高度复杂的运行环境中，尤其是航空货物供应链中各机构纷繁多样，货物和邮件行业解决此类威胁的能力就变得更加难上加难了。该文件明确了各机构的角色和职责，并强调了各方如何开展有效合作，保障航空货物和邮件的安全。

为了保障货物和邮件的安全，国际民航组织和世界海关组织有必要制定并保持安保法规框架，同时促进货物流通。

国际民航组织、世界海关组织以及业界各利益相关方致力于加强并保持这些全球法规框架，保障航空货物和邮件安全，同时通过促进全球范围内的货物流通，加强世界贸易。

该文件仅供广泛读者获取信息之用。该文件既不是具有法律约束力的文件，也不是手册、标准或者指导方针。

考虑到出版要求，术语“航空货物”包括航空邮件。



目录

来自国际民航组织秘书处的信息.....	2
来自世界海关组织秘书处的信息.....	3
航空货物供应链及其运行.....	4
航空货物供应链概览	
角色和职责	
保障航空货物供应链安全.....	8
国际民航组织监管框架	
世界海关组织监管框架	
航空货物供应链及相关文件.....	15
常规性货物文件流程	
快递模式文件流程	
邮政.....	20
各机构的角色—国际组织.....	22
国际民航组织、世界海关组织、万国邮政联盟	
各机构的角色—国家机构.....	24
航空安保、海关	
利益相关方.....	26
国际机场协会、国际货运代理协会、	
全球快递协会、国际航空运输协会、	
国际航空货运协会	
词汇表.....	28



来自国际民航组织秘书长的信息

国际民航组织作为联合国的一个特别机构，致力于在民航各领域发展和实施全球标准，包括航空货物和邮件安保。国际民航组织同时也清楚地认识到合作对于克服困难所发挥的作用。我们的目标之一是提高航空运输的安保工作，同时促进世界贸易所依赖的货物及时流通。只有各利益相关方通力合作，才能实现这一宏伟目标。

全球航空货物系统是一个复杂的、多层面的网络，通过客机和全货机对大量的货物、包裹和邮件进行运输。全世界的航空公司每年运输五千万吨的货物和邮件，三分之一以上的世界贸易额都直接依赖于航空运输，相关的贸易额也有望实现长期增长。航空运输的规模和经济重要性凸显了我们面临的挑战，也强调了深化合作的必要性。

这份新的文件就是一份合作的产物，该文件是由国际民航组织和世界海关组织联合制定的，旨在更好地提高对航空货物和邮件供应链的认识。该文件集中反映了共同利益的领域，对整个航空货运领域和所有联合运输企业以及利益相关方都大有裨益。

国际民航组织把航空货物安保和简化手续当做工作目标，与世界海关组织紧密合作，以期深化合作，加强航空安保工作、优化工作程序、促进货物流通。

我们非常珍视与世界海关组织的伙伴关系，期待在未来加强双方合作。



雷蒙·邦雅曼



来自世界海关组织秘书长的信息

2010年10月，航空货物包裹中检测出了隐藏的爆炸性装置，该事件提醒国际社会全球贸易供应链依然容易受到恐怖分子、有组织的犯罪团伙和其它非法行为的侵害。幸运的是，各机构领导对该事件予以重视，并在各级公共机构和私人机构、包括海关之间展开了合作。

加强国际海关、国际运输领域和贸易领域的合作，可以在未来阻止类似事件发生，也可以保护全球经济体系，保持对全球时事的关注，鉴于此，世界海关组织和国际民航组织与国际航空运输协会以及其它利益相关方一道展开合作，积极探索加强航空货物安保工作的方式方法，巩固全球贸易供应链中的薄弱环节。

除了在世界海关组织总部召开技术专家会议，以及召开世界海关组织 — 国际民航组织联合会议，促进航空货物安保工作和简化手续工作以外，世界海关组织和国际民航组织还决定制定本手册，发放给国际航空货物供应链的所有参与方。

该手册介绍了世界海关组织和国际民航组织实施的主要安保措施和简化手续措施，该手册还协助海关及其航空伙伴开展国家事务，在全球范围内确保端到端的安保和简化手续工作。



御厨邦雄

航空货物供应链及其运行

航空货物供应链概览

航空货物供应链是由一系列彼此关联的机构、地点、程序和信息交流组成的，通过空运把货物从始发地运输到目的地。所有机构都有责任确保航空货物通过供应链安全流通。

航空货物供应链是由一名卖家（或称“承运人”）和一名买家（在国际贸易中称之为“买家”）发起的，双方通过空运进行货物交换。很多术语平时都可以互换使用；例如，术语“发货人”通常是指“承运人”。

承运人是指负责制造和 / 或者销售货物的机构，也可以指出口商或者贸易商。承运人经常会发挥中间商或者代理商的作用，管理货物流通，包括满足边境监管局的要求（例如，海关）。

承运人在供应链的另一端与买方进行贸易往来，或者在国际贸易中与进口商进行贸易往来。承运发起人可能是货物制造商，也可能是先买进货物，然后再进行出售。承运人（国际贸易中称之为“出口商”）完成与货物买卖相关的程序和信息交换。承运人经常发挥中间人或者代理商的作用，管理法规性业务，特别是准备向海关进行货物申报，同时也准备其它边境监管局可能要求的诸多证件、许可和证明。

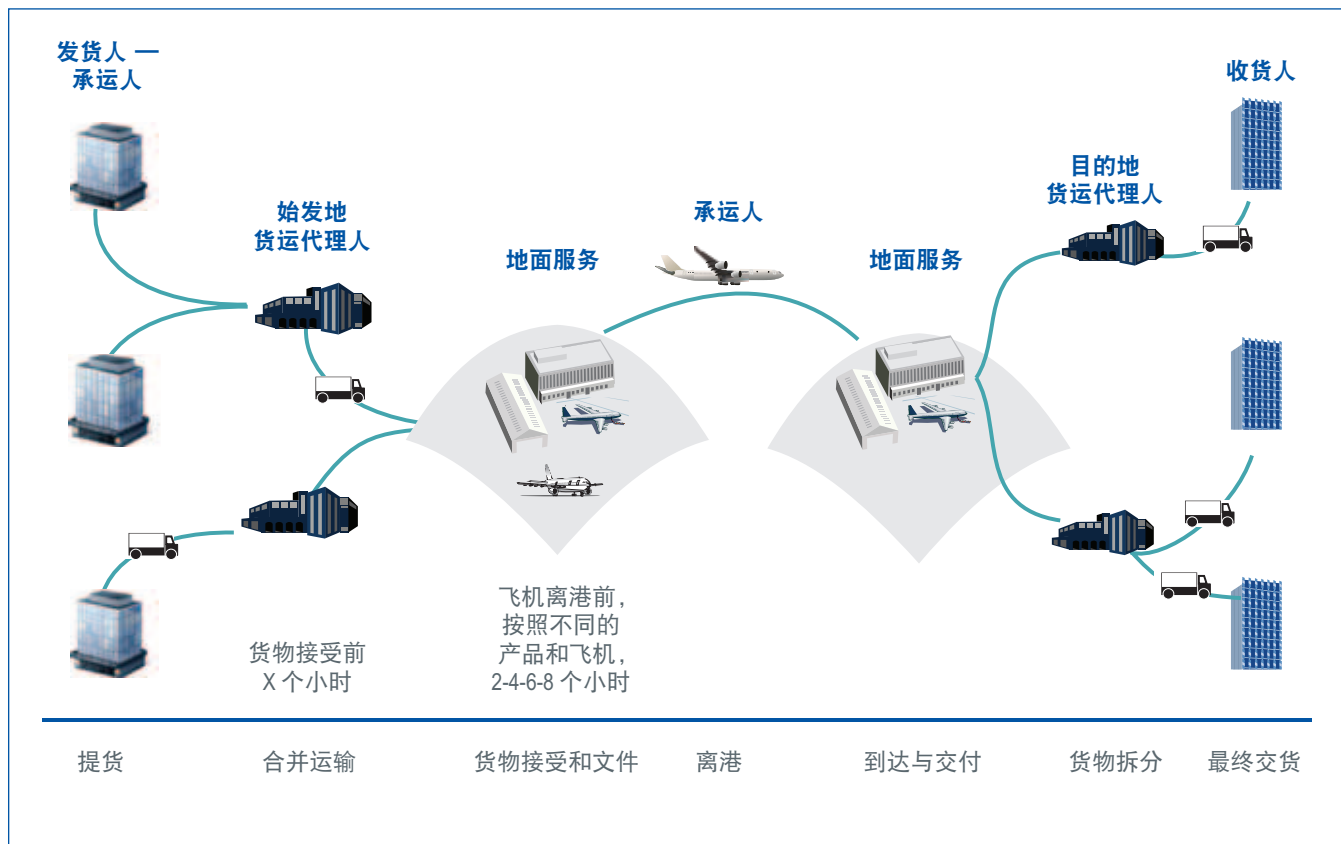


图 1 航空货物流通概览

角色和职责

货主

该术语是指发起货物流通或者货物运输的机构或者个人，换言之，即“发货人”。而“承运人”是指发起货物贸易的机构或者个人，货主和承运人是两个单独的角色，不过经常是同一个机构。

中间商的功能通常综合了货物的转寄服务、集装箱运输、甚至仓储服务，通常由一个单一机构提供。但是，应该区别理解这些业务功能，每一项业务都有其独特的法规，与海关和其他机构之间也有不同的行政关系。



收货人

收货人是指处在运输终端，发货单或者装运单上指定的货物接收方。与航空货物供应链的开始相似，区分收货人和买家的角色也至关重要。收货人的角色与货物运输有关，而买家的角色与贸易有关。在国际贸易中，买方也称之为进口商。买方或者进口商经常发挥中间商或者代理人的作用，管理法规性事务，特别是准备向海关进行货物申报，同时也准备其它边境监管局可能要求的诸多证件、许可和证明。尽管一个机构可能兼具买方和收货人的双重角色，但是也必须区分两者的角色，因为两者生成的信息不同，有效时间不同，目的也不尽相同。

货运代理人

货运代理人是供应链中运输物流过程的一部分，其主要任务是安排航空运输，为飞机运营人的运输做准备。安排工作可能包括在适当情况下，对货物进行集装箱运输。

货运代理人和物流服务提供商可能提供与货物的准备、仓储、搬运和最终交付相关的服务，包括相适用的文件和简化手续。货运代理人很少在运输链中充当货物承运人的角色。通常，在多模式运输中，负责组织多车厢运输、以及提供其它服务的组织者促成了供应链的形成。这种车厢可以由单一的运输方式运输，也可以由多模式的运输方式运输。进行多模式运输时，航空货物服务包括海运、铁路运输、提前用卡车把车厢从承运人或者制造商处运往离港机场，再从目的地机场运往收货人处。货运代理人提供的服务可能包括货物的集装、仓储、处理、包装或者货物的分发。另外，货运代理人还提供一系列与货物运输相关的辅助服务和咨询服务。所提供的服务还经常包括处理海关事宜和财务事宜，出于官方目的进行货物申报，为货物办理保险，收取或者办理与货物相关的费用和文件。



航空货物供应链及其运行

角色和职责 (续)

货运代理人服务还包括含有现代信息和通讯技术的物流服务，包括货物的装箱、处理、仓储，还有实际过程中的整个供应链管理。

对于航空货物运输而言，货运代理人通常与航空器运营人预定或者签订航空运输服务协议，把货物从离港机场运输到目的地机场。之后，货运代理人继续把货物从仓库或者其它地方直接运输至航空器运营人处或者其事务代表处，该程序在办理海关出口手续之前进行。

货运代理人的主要职责是保障顾客、货主或者承运人的利益。货运代理人与航空器运营人紧密合作，在飞机上给货物定舱位、准备运输，并签署航空运输协议和航空货运单。货运代理人的常驻办公地点是对陆面，但是有些货运代理人甚至在对空面，或者在对陆面和对空面之间拥有仓库。

地面服务

地面服务是被转包出去的，代表货运代理和 / 或者航空器运营人进行工作。当货运代理人或者航空器运营人缺乏必要的设备时，就会把地面服务转包出去。地面服务包括给货物提供仓库、处理、准备、给货物和邮件贴标签、装载和卸载、搬运，以及货物和邮件存储服务。地面服务人员按照货运代理人和航空器运营人的指令，负责运行工作。一旦货物准备好运输，货运代理人就会发货，并且通知地面服务人员把货物发给航空器运营人。

地面服务的常驻办公地点是机场，可能在机场对空面，也可能在对陆面和对空面的交界处，或者位于机场对陆面内。

指定的邮政运营人

指定的邮政运营人是指由万国邮政联盟 (UPU) 的成员国正式指定的任何一个政府机构或者非政府机构，负责邮政服务并履行与万国邮政联盟 (UPU) 法案相关的工作。



作职责，包括履行全球邮政服务职责。邮件是指由指定的邮政运营人在遵照万国邮政联盟公约及其法规、万国邮政联盟技术、信息和安保标准的条件下，所实施的所有邮政项目。

指定的邮政运营人与航空器运营人共同负责邮件运输，并且对邮件实施安保控制，包括按照相关机构要求，对邮件进行筛查，同时遵守万国邮政联盟公约的规定。

往来信件的保密性通常受到国家立法的保护，禁止拆开邮件包装，对一些邮件筛查方法也有限制。同时要求区别对待邮件托运和货物托运。

航空器运营人

航空器运营人也被称之为航空公司或者航空承运人，提供航空货物运输。运输协议（航空货运单）把航空器运营人和相关的协议方联系在一起，航空器运营人要保证把货物和邮件从一个地方（例如，离港机场）安全地运输到另一个地方（例如，到港机场）。

航空货物可能通过客机运输，也可能通过全货机运输。在一些情况下，特别是在短途运输中，航空器运营人还可能通过陆运的方式运输航空货物。但是，运输协议依然是航空货运单，陆运的部分也被当做是空运的一部分，并且指定相应的航班号。这种类型的运输被称之为“道路支线服务”。

航空快递公司

航空快递公司把中间商、承运人、货物代理人、地面服务人员以及航空器运营人的工作综合在了一起，形成一个单独的公司或者集团，所以有时候也被称之为“集成商”。因此，航空快递也变成了货运业一个特殊的商业模式。航空快递公司负责全球 220 个国家和地区的端到端多模式供应链。他们负责运营复杂的货况追踪信息技术系统，对供应链中的每一项运输进程，从提取到交运都实施监控。航空快递公司专门运输高附加值的、时效性强的货物，有明确的交付时间。

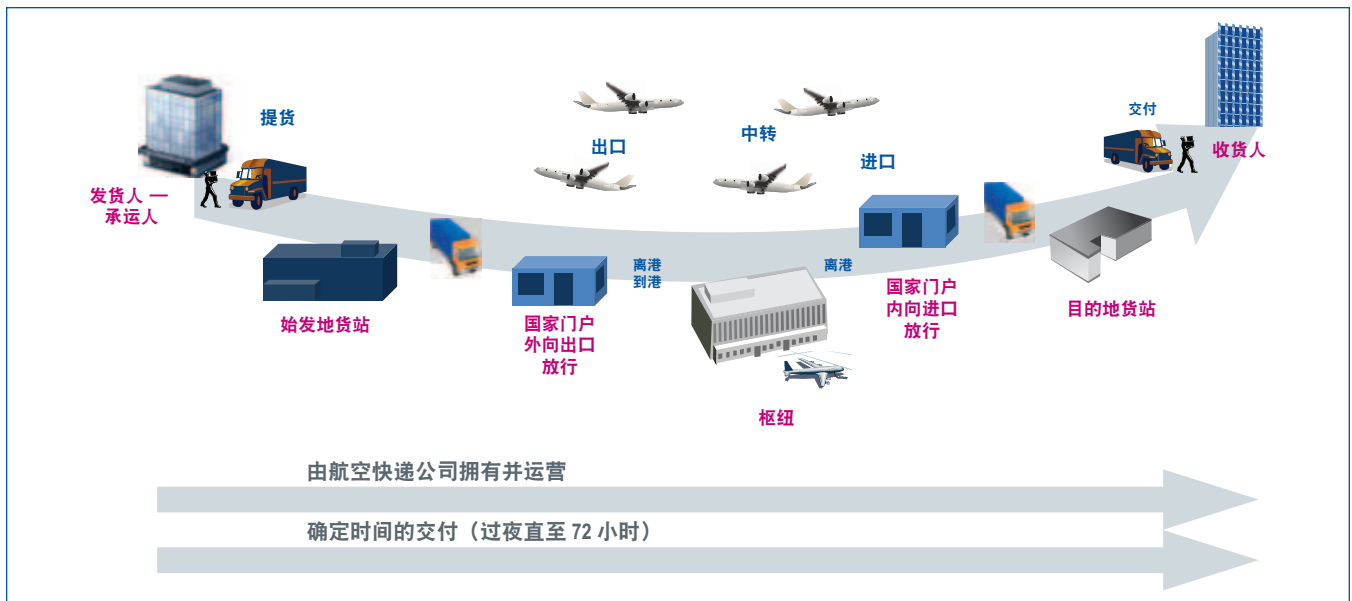


图 2 快递模式

保障航空货物供应链安全

国际民航组织监管框架

国际民航组织在制定航空货物安保供应链监管框架的过程中，不是一次性制定完成的。相反，国际民航组织采用了循序渐进的方式，逐步制定安保标准，为当前的航空货物安保供应链打下了基础。

该监管框架定期审核并更新，提供应对相关威胁的最佳反应。在制定该文件的过程中（2013年3月），本章遵循了已生效的标准和指导材料。

航空器运营人

国际民航组织制定了一系列标准，确定安保控制措施，包括在商务运营中的适当场合下，在货物和邮件装运到航空器之前，对所有的货物和邮件进行筛查。

原则上讲，如下图所示，航空器运营人可以负责实施所有的安保措施，包括在货物和邮件装运到航空器之前，对所有的货物和邮件实施百分之百的筛查工作。

在飞机离港前的最后一刻，可以对所有的乘客和随身携带行李实施筛查，但是，这种做法不适用于航空货物和邮件，因为航空器运营人无法做到在飞机离港前，对所有的货物和邮件实施系统性的筛查。

具体挑战在下一页的“注解框”中具体说明。

国际民航组织、成员国及业内各利益相关方共同制定了国际民航组织航空货运安保标准，并加以调整以适应运行限制和现实。通过在最开始实施安保控制，可以形成一个全球性的航空货物和邮件安保供应链。实施基于风险的安保供应链是一种有效的方式，达到下列目标：

- 尊重当前航空货物供应链中商业运行的职责；
- 在所有的利益相关方中共享成本和责任，保证货物在供应链上游的安全，减少对航空器运营人施加的安保控制压力。
- 确保航空运输货物的流通，减少或者限制因实施安保控制可能导致的延误。
- 某些特殊类型的货物由于其自身特性、包装、体积和数量，无法用常规方法进行筛查，要使用相应的安保控制方法对这些货物进行筛查。
- 保持航空运输模式的主要优势：速度、安全和安保。

为了保障该供应链的安全，国际民航组织及其成员国在《芝加哥公约》的附件 17（安保）中制定了标准，引入了立法机构，称之为“托运人管理制度”。这样一来，

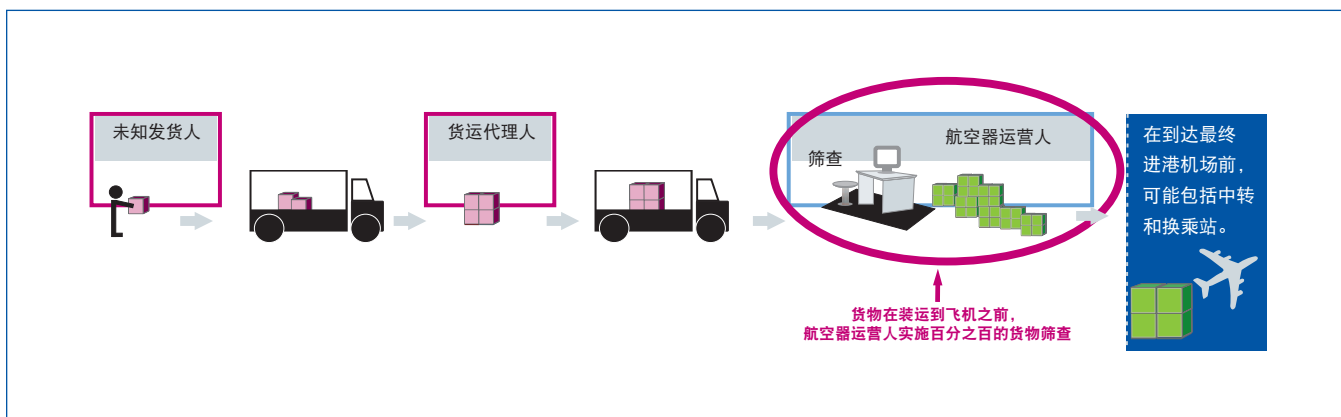


图 3 航空器运营人实施的安保控制

经过相应国家机构对此类机构的批准，可以避免不必要的重复性安保控制措施，进而促进在航空货物供应链的上游实施安保控制，包括对货物的筛查。经国家部门批准的机构应确保经由商用飞机运输的货物或者邮件，从实施筛查或者其它安保控制措施开始直至飞机的最终离港，整个过程都应该被保护不受非法行为的侵害。

实施安保供应链可以减少航空器运营人的压力，同时也促进飞机到场时，安保货物的工作流程。

管制代理人

管制代理人是指某一个货运代理人或者任何一个机构（例如，地面服务商），管制代理人与航空器运营人进行贸易往来，并且提供相关当局认可并要求的航空货物和邮件安保控制。

根据管制代理人的定义，货物经由相关当局批准的机构，即管制代理人进行安全保障后，航空器运营人可以接收该货物，管制代理人负责货物的安保工作。

一旦被批准为管制代理人，一个机构即对货物实施安保控制，包括对货物的筛查。管制代理人的申请者必须满足有关当局的具体要求。管制代理人必须制定和维护安保方案，说明在其经营场所及所有操作过程中，为了保护货物以及保证货物在运输给下一个机构前的安全，所采取的所有安保措施。这些措施尤其应该包括：进入安全区域的通道管理、办公场所的监控、为防止非法进入而对货物进行的保护与监控、对获权进入该办公场所的人员进行登记、审查程序、交付和接收程序、对可能进入办公场所的所有员工进行安保培训、以及对分包商的监管。

货物在装运到飞机前的最后一刻，对货物实施筛查所遇到的内在困难：

- 飞机离港前，货物已经放在了货盘上，如果不拆开货盘的话，难以对货物实施全盘筛查；
- 每个机场或者航空公司拥有不同类型的筛查方法和设备，选择范围也受限制；
- 一些包裹和 / 或者集装运输的货物体积过大，传统的 X 射线扫描无法覆盖，而 X 射线筛查法是在机场最常使用的筛查方法；
- 在机场对包裹进行包装，也给筛查工作制造了困难；
- 每架航班准备运输的货物都重达上百吨，飞机在定点离港前，筛查时间很短。在飞机离港前，航空器运营人对所有的货物进行筛查，会降低货物运输速度，影响航空运输的竞争力；和
- 由于货物的特性和内容多种多样，必须选择最佳的筛查方法。安保运营人可能需要使用若干种筛查方法来明确一些货物，不仅非常耗时，而且在机场很难实施。



保障航空货物供应链安全

国际民航组织监管框架 (续)

管制代理人 (续)

尽管管制代理人采用的安保控制可以便于货物的运输，但仍有一个问题尚待解决。当航空货物的属性或包装不允许管制代理人或航空器运营人采用在其办公场所实施的传统方法进行有效安保审查时，如何对其提供保护？

实施现有的发货人制度，能够满足该需求，该制度可能在货物的生产 / 装配 / 包装阶段采取适合货物属性的有效安保控制，该制度也适用于物品的属性不允许在随后的供应链中对货物进行审查的情况。

已知发货人

已知发货人是指经有关当局批准的机构，或者是经授权的、以本人名义行事的机构，能够确认并负责实施对

航空运输货物的安保控制。如果某机构自主发起货物或邮件运输，而且程序符合商用航空器运输货物或邮件的一般安保规定及标准，该机构即为已知发货人。一旦由已知发货人负责货物的安保，则应将该托运货物运送给另一个经批准的机构，如管制代理人、或者直接运送给航空器运营人，以维护和保障货物的安全。

为了被指定为已知发货人，制造商或装配商等机构应该遵照与其进行商业往来的已知发货人的安保方案，该商业活动需要获得有关当局、管制代理人、航空器运营人、或者其它由联合国授权的能以本人名义行事的机构的认可和批准。已知发货人应该定期向有关部门申请认定、批准或上市，期限不得超过五年。各机构在供应链中的定位，如图 5 所示。



图 4 管制代理人采用的安保控制

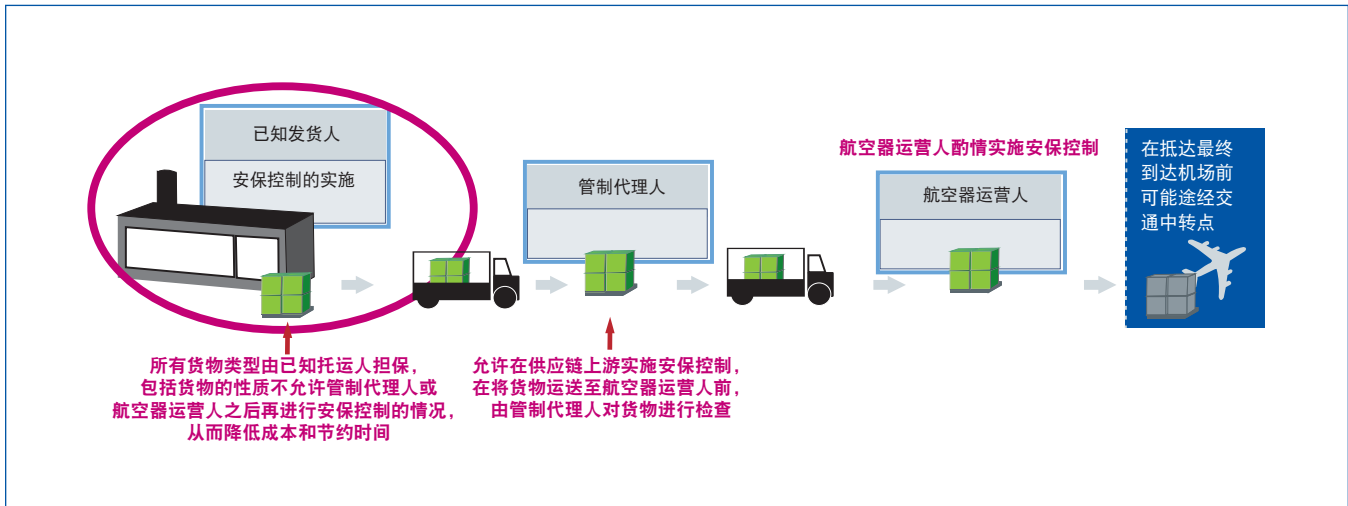


图 5 已知发货人采用的安保控制

《托运货物安保声明书 (CSD)》

更多信息请见：

《航空货物供应链及相关文件》第 16 页

在整个供应链中，为确保需要保护或再保护的所有货物和邮件都得到彻底的确认和审查，分享货物和邮件安全状态信息至关重要。此举最终目的是保障所有货物和邮件在装运至航空器前安全无误。

因此，实施货物安保的机构应该签发《托运货物安保声明书》，报告货物和邮件的安全状态并列出其它重要安保信息。此信息随后被传输给安全供应链中有关方，以便他们对托运货物采取恰当的安保措施并防止其被非法获取。

一旦接收托运货物，管制代理人或航空器运营人将自动查阅《托运货物安保声明书 (CSD)》，以确定处理、准备、仓储以及筛查（如有必要）货物的方式。《托运货物安保声明书 (CSD)》仅在实施包括筛查在内的相关安保控制时签发。如无安全状态显示，或无托运货物安保声明书，则应视为未曾进行过安保控制。《托运货物安保声明书 (CSD)》应在安保供应链的各个阶段填妥，表明安保供应链中另一个经授权的机构正负责货物的安保。

只有经国家授权成为管制代理人、已知发货人或航空器运营人的机构才有权签发或填写此声明书，并且应该记录他们的具体识别号码，继而激活他们的责任和行政认可。《托运货物安保声明书 (CSD)》可以通过打印版或电子版的形式进行移交。在快递商业模式中，相关货物的安保信息通常在内部信息技术系统中可见。

保障航空货物供应链安全

世界海关组织 (WCO) 监管框架

世界海关组织 (WCO) 《全球贸易安全与便利标准框架》(SAFE 框架) 是涵盖所有运输模式的海关法律文件, 旨在保障和促进货物在国际供应链中的流通。该框架既对各国产生了影响, 在国际上也意义深远。它由不同的标准构成, 这些标准呼吁:

- 在海关部门之间、海关部门与私营企业之间、以及海关部门与边境其它政府机构之间建立伙伴关系;
- 对实施风险评估的电子预测信息要求进行协调, 以处理安全威胁因素;
- 使用新式的、非侵入式检查设备;
- 引进经授权的经济运营商 (AEO) 概念, 该运营商满足了预设安保标准, 而且从改进的简化手续中获益; 并且
- 海关部门之间相互认可对方经授权的经济运营商 (AEO) 和海关监管程序。

海关历来负责执行各种政府政策, 所涉领域广泛, 包括征收税收、遵守和简化贸易政策、禁止禁用物质、保护文化遗产和执行知识产权法。

该职责的广度反映出一个事实, 即海关当局一直担当管理各类事务的工作, 如卫生、农业、环境、贸易统计和移民 (在某些案例中), 而其它政府部门和机构则为这些事务制定政策。

海关有权检查进入、途经或离开某国的货物和交通工具。在某些情况中, 它甚至可以拒绝物品的进入、运输或离开。当这些权力范围变广时, 就需要一个全面的办法来优化国际贸易供应链的安保工作, 并保证持续改进贸易简化手续。因此, 海关与其它政府机构就所谓的协同边境管理环境达成了合作协定。

现代海关业务的处理以《关于简化和协调海关业务程序的国际公约》(《京都公约》修订版) 为依据。9·11 事件后, 世界海关组织 (WCO) 委员会实施了《关于保护和便利全球贸易的《全球贸易安全与便利标准框架》, 并由此采用了一个全面的办法来管理供应链。世





世界海关组织 (WCO) 的 166 个成员曾在意向书上签字以实施《标准框架》。《标准框架》工作组不断对其进行更新，并保证与所涉及的事务相关。

世界海关组织 (WCO)《全球贸易安全与便利标准框架》(SAFE) 文件包集合了所有支持实施《全球贸易安全与便利标准框架》的世界海关组织 (WCO) 法律文件和指导方针。包括《全球贸易安全与便利标准框架》、《集成供应链管理指导方针》、《经授权的经济运营商 (AEO) 执行指导方针》、《经授权的经济运营商 (AEO) 纲要》、《典型经授权的经济运营商 (AEO) 上诉程序》、《经授权的经济运营商 (AEO) 效益：一份来自世界海关组织 (WCO) 私营企业咨询组的文稿》、《关于购买和配置扫描式 / 非侵入式检查设备的指导方针》、《全球贸易安全和简化手续数据元素维护机制》、《贸易复苏指导方针》、《中小企业常见问题解答 (FAQ)》、《关于形成相互认可协定或协议以及经授权的经济运营商 (AEO) 模板的指导方针》。

《全球贸易安全与便利标准框架》是一项动态法律文件，它在确保全球贸易供应链安全的同时，也使简化手续和监督管理两者保持了平衡。

一体化海关监管程序

任何出入境的物品都应接受海关监管。在一体化海关监管链中，必须保证托运货物从始发地到完全到达最终目的地都是完好无损的。通常情况下，出口商或者代理人通过先进电子传输进行规定信息的传输，标志着运输的开始。在货物装运至交通工具出境前，该信息应该提交给海关。

航空器运营人应该在约定的随后阶段进一步传输初始信息。出于安保的目的，海关通常将信息要求限于航空器运营人正常文件范围内，并以《全球贸易安全与便利标准框架》附件 II 中列出的信息要求为依据。

同样，出口商或其代理人在货物入境时，预先向海关电子传输规定信息，然后进口商在约定的随后阶段传输补充信息。

世界海关组织《WCO》《全球贸易安全与便利标准框架》有法律条文规定，若满足供应链的安全要求，海关批准经授权的经济运营商 (AEO) 进行的任何涉及国际供应链中物品流通的业务。允许经授权的经济运营商 (AEO) 提交简化的数据集，但必须满足供海关进行安全风险评估所需的最少信息量。

保障航空货物供应链安全

世界海关组织 (WCO) 监管框架 (续)

经授权的供应链的概念扩展了上述协定。在此供应链中，若满足处理货物的具体安全要求，商业活动的所有运作参与者都可获得海关批准。从起运地到目的地之间完全处于此供应链中的托运货物，通常都被评估为低风险，并且在货物通过边境时，也能从改进后的简化手续中受益。

在一体化海关监管链中，海关不断实施安全风险评估。评估自接受初始出口报关单开始，并在随后出现的诸如货物报关单中的数据等更多可用信息时进行升级。这一持续程序避免了监管工作中不必要的劳动重复。

在供应链中的任何环节，如海关有理由怀疑托运货物存在风险，可以询问更多信息、进一步调查、对货物进行非侵入式检查、或打开托运货物进行机构检查。物品通过所有海关手续后被立即放行（出口或进口）。海关将在特定时间范围内通知提交规定信息的一方是否可以装载、卸载或放行货物。在安全供应链中，经授权的经济运营商 (AEO) 运输的托运货物可以享受改进后的简化手续待遇，如优先检查和放行。

海关离境办公室通常会采取措施，使入境办公室能够识别托运货物并检测任何非法入侵。此外，出入境海

关部门应同意使用电子信息系统来交流海关数据。该系统尤其应该用于高风险托运货物的监管结果以及到达通知的信息交流。

作为一体化海关监管链的一部分，供应链中的海关部门应具备常规的海关 - 对 - 海关的数据交流，尤其是关于高风险托运货物的数据交流。

信息管理

电子系统（货物公用系统）是由运输链利益相关方在机场建立的系统，供有关方交流信息。海关常使用该系统来获取用于风险评估的所需信息。现代海关部门使用自动系统来管理安全风险；寻求办法规避不同要求带来的负担，以保障并促进贸易；并且，尽可能认同其它国际标准，并且不与别的政府间的要求重叠或冲突。

为使进出口海关数据要求标准化和一致化，世界海关组织 (WCO) 制定了世界海关组织 (WCO) 数据模板，最大程度地为进出口手续和电子信息格式的完成定义了一组数据。该数据模板包括用于海关监管和风险评估的必要数据，以及其它边境管理局要求的数据元素。



航空货物供应链及相关文件

常规性货物文件流程

以下贸易流程概览描绘了航空货物供应链中不同利益相关者之间物品和信息流的实物流程。该图表描述了货运代理人在起运地将不同托运人的物品集成成单个托运货物，并完成中间人业务，最终将货物运送至最终目的地。

整个供应链中主要涉及 14 个文件，如下表所示：

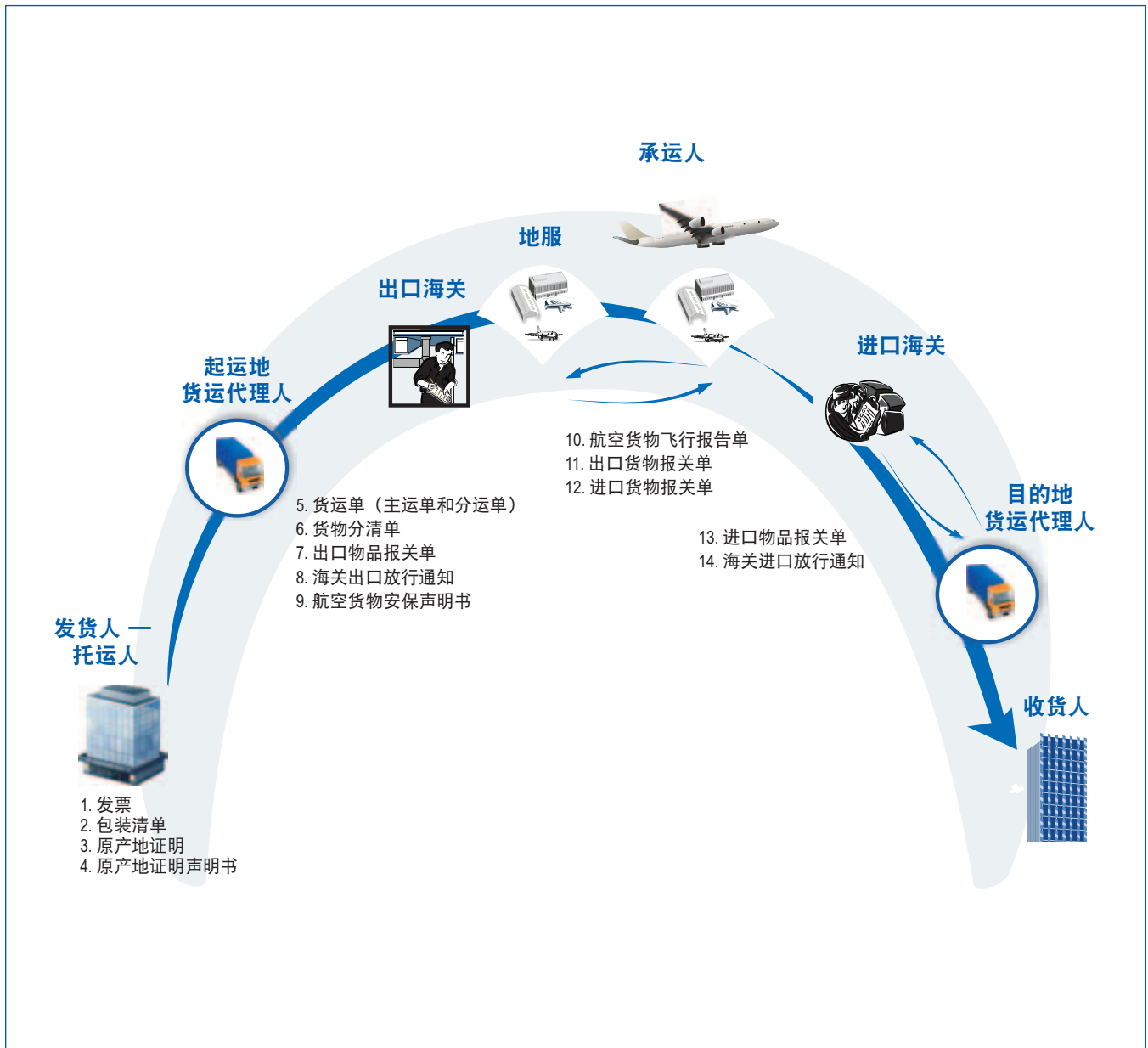


图 6 常规性货物：海关最常见文件流程

航空货物供应链及相关文件

表 1: 供应链文件要求

托运货物安保声明书 (CSD)	托运货物安保声明书是用以建立货物安全状态的文件。它可以跟踪货物和邮件在整个安全供应链中流通的安全状态。该文件有助于保证管制代理人、已知发货人及航空器运营人负责货物的安全控制。托运货物安保声明书应由提供和维护货物安全保障的机构签发, 可为打印版或电子版。托运货物安保声明书 (CSD) 模板可见于国际民航组织 (ICAO)《航空安全手册》(Doc 8973 号文件—限制发行)。
航空货物清单	由航空器运营人签发的打印版或电子版形式的文件。该文件含有装载在指定航班上的托运货物的详情, 并且提供与装载在航空器上的物品有关的所有空运单和主运单数目的清单。指定航班上的每一件托运货物的重量、物品数量和其中物品的性质、以及记重单位都在此文件中标明。
空运单	由见证过托运人和航空器运营人根据运营人的航线运输物品而签订合同的托运人本人或其代表准备的文件。空运单有多重用途, 但其两大主要功能分别是运输契约 (每一份原始空运单背面都列出了运输契约的条件) 和物品收据。空运单是由航空器运营人直接签发或由其授权的代理人 (货运代理人) 签发的最重要的文件, 涵盖货物在机场间的运输过程。空运单采用十一位号码的方式, 实现预定及核查货物的运输状态和当前位置。前三位数字是航空器运营人的前置代码。
主运单	主运单由提供集中运输 (集装) 服务的货运代理人或其代表签发。该文件规定了货运代理人 (或集运人) 和航空器运营人就运输由一个以上托运人委托的并运往同一目的国家机场或其它目的地的货物而签订的国际合同。主运单与多个分运单相连, 且主运单号可用于跟踪航空器运营人的装运。
分运单	提供集装服务的货运代理人向托运人签发空运单, 即分运单, 作为多式联运单证。这是货运代理人与物品被集装的每个托运人签订的契约。分运单上有两个参考编号, 即与之关联的主运单号及其本身编号, 分运单编号因货运代理人不同而不同, 没有限制或标准数字, 并且可用于跟踪货运代理人的装运。
原产地证明	用于识别物品的特殊表格, 经授权签发此表格的当局或机构在表格中需要清楚证明与此相关的物品在具体某国生产。该证明还可包括由制造商、生产商、供应商、出口商或其他合格的人提供的声明书。
海关出口放行	海关当局凭此文件在其管制下放行货物, 该文件供出口相关方使用 (亦称海关放行通知)。
海关进口放行	同上, 但用于进口
危险品声明书	由发货人或托运人签发的文件, 旨在说明运输的危险品已经根据国际标准和惯例的规定进行包装、贴标和声明。
出口货物报关单 (离境)	该文件的通用名称, 亦称货运报关单, 根据海关要求, 提供由商业运输工具承载的出境货物的详细信息。
进口货物报关单 (入境)	同上, 但用于入境货物
出口物品报关单	为物品获得出口清关而做出声明的文件。
进口物品报关单	为物品获得进口清关而做出声明的文件。
货物分清单	该文件包含货物清单中相同的信息及关于货运数量等补充详情。
发票	进口国海关要求的文件, 为决定物品在进口国的海关价值之目的, 出口商在此文件中声明发票或其它价格 (如销售价格或同一物品的价格), 并说明货运、保险和包装的费用以及交货和支付期限。
包装清单	说明每个包装中物品内容的文件。

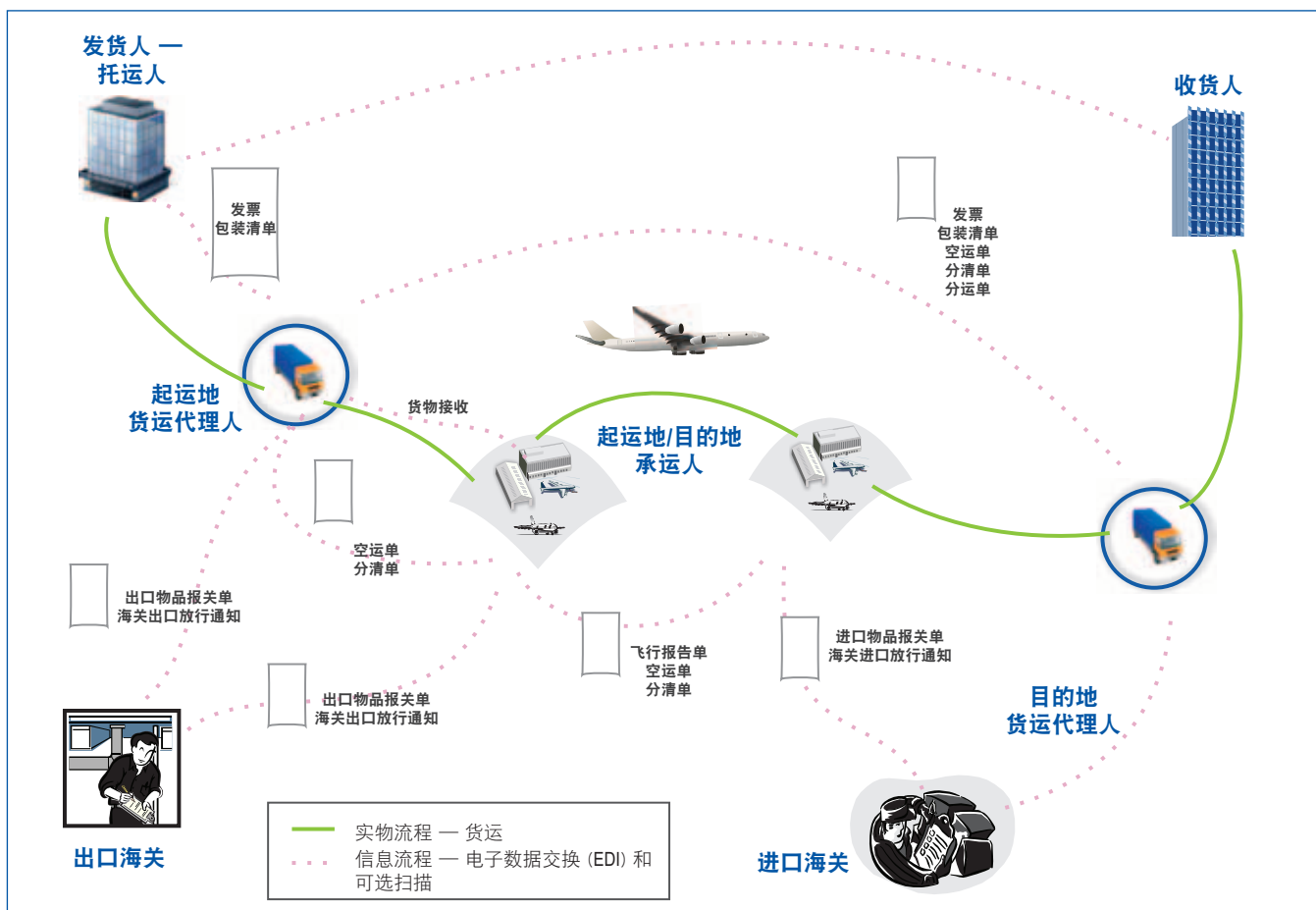


图 7 贸易流程概览。利益相关方之间标有双向箭头则表明两者之间的交流有回应。

起运地货运代理人如果担任报关代理人或经纪人，并使用从托运人（发货人）处接收的信息，则准备出口物品报关单并将其送与海关。海关放行出口物品并电子传送海关出口放行通知以告知起运地货运代理人。起运地货运代理人准备分清单及主运单，并将两者送与起运地航空器运营人。如航空器运营人未向目的地海关提交预先安全风险评估信息，则货运代理人代表运营人或托运人提交。海关随后进行预先安全风险评估并且根据评估结果和国家进行电子回复。起运地货运代理人向目的地货运代理人发送预报，使收货代理人能提前准备海关放行单。

该预报可由发票、包装清单、分货单、分清单和主货单、或其它所需文件组成。

如涉及报关代理人或经纪人，目的地货运代理人将向目的地报关代理人或经纪人传送必要的预报信息。

起运地货运代理人向起运地航空器运营人提交货物，航空器运营人在接收该“备运”货物前进行必要的检查。

地服代理人代表航空器运营人接收货物。

起运地航空器运营人向出口海关传输出口货物报关单并接收出口海关放行货物离境的回复。起运地航空器运营人确认航班并在航班起飞时向目的地运营人传输预报。该预报包含飞行报告单以及分清单和主运单。在航班到达前，某些国家的海关当局会要求目的地运营人电子传输一份显示航班识别信息和预计到达时间的运输工具报告。

航空货物供应链及相关文件

常规性货物文件流程 (续)

航空器运营人的某些行为可由地服代理人代为完成。

在航班到达时或到达前，目的地航空器运营人向进口海关传输进口货物报关单并且接收向目的地货运代理人或其它收货方放行货物的回复。目的地货运代理人收集货物，并适时向进口海关传输进口物品报关单（通常提前准备）以放行物品（实物或财务放行）。进口海关进行风险评估并根据结果要求目的地货运代理人提供补充信息（如发票、包装清单或其它所需法规文件）。

如涉及报关代理人或经纪人，由该代理人或经纪人而非目的地货运代理人来完成海关放行文件。目的地货运代理人或进口商（有时亦是收货人）通知报关代理人或经纪人。

进口海关向目的地货运代理人（或其它申报方）传输电子回复以放行进口物品。如果物品被放行，目的地货运代理人要确保物品被装载到运输工具上，并送至最终收货人或其它约定交货地点。

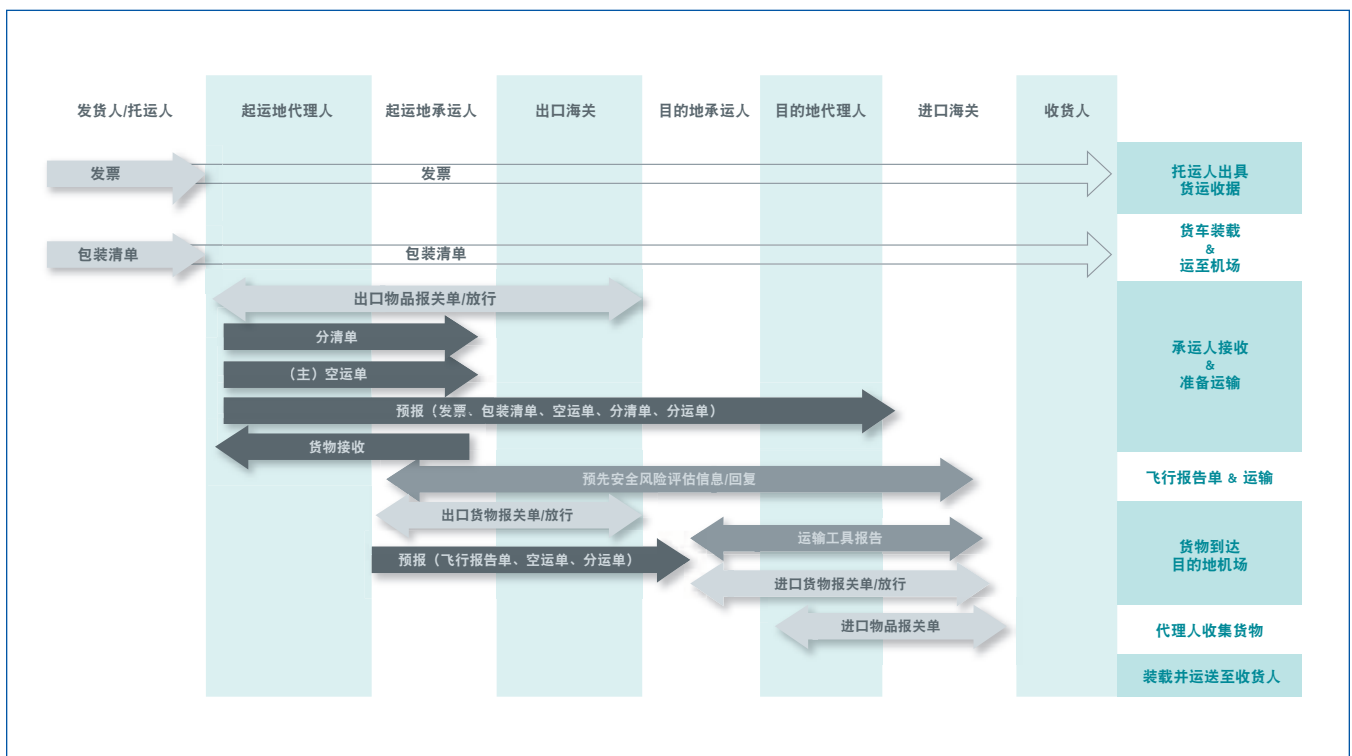


图 8 航空货物供应链文件顺序

快递模式文件流程

快递产业操作高度精密，且与信息产业 (IT) 系统完全整合，使得供应链相关数据的处理和信息流的管理领先于有关货物的实物流通。这些专有信息产业系统创造了一个完全无纸的环境，提供快递运输服务。快递公司更愿意通过电子方式来传输所需官方文件，如清单和物品

报关单。商业发票等支持性文件是电子版的，如条件合适并被要求，可用于电子传输或直接获取。然而，如某些国家的法律仍要求纸质版的文件，则应按需和按规定提供。

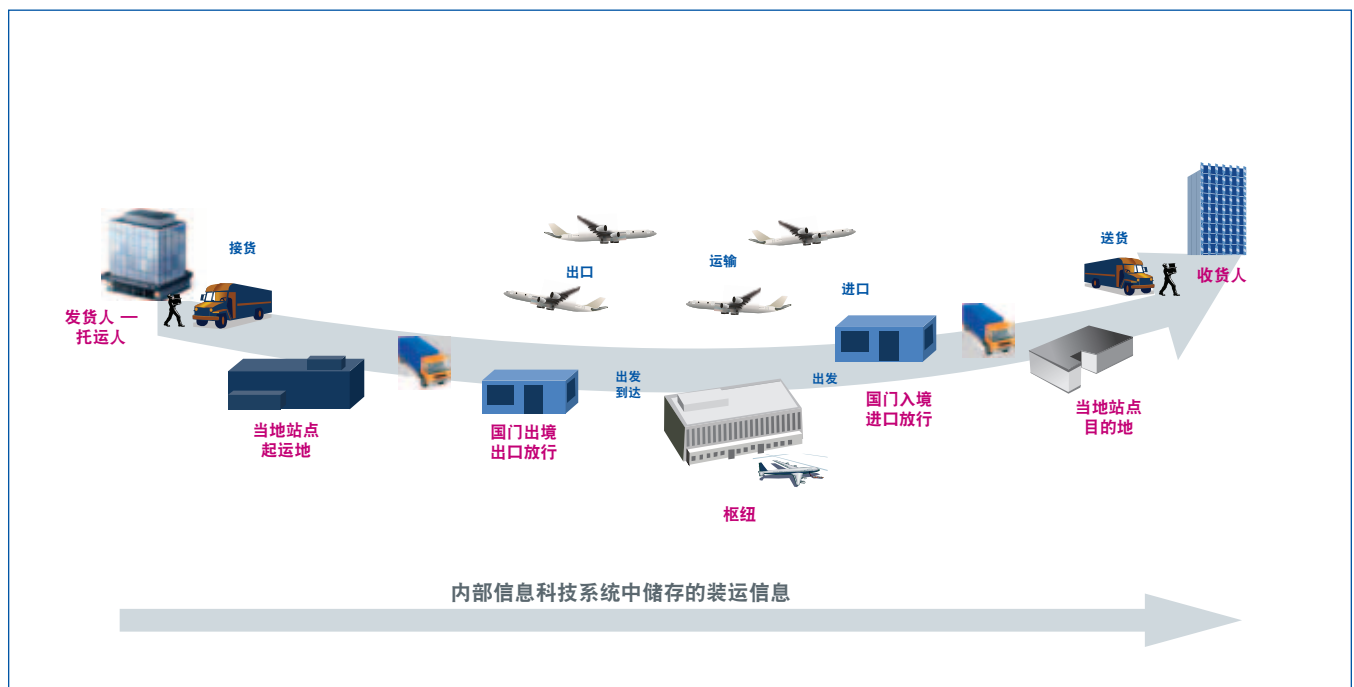


图 9 快递模式中的信息流程

邮政

国际邮政运营应遵守万国邮政联盟法规，根据规定，除了明信片和其他信件，所有邮件均需进行海关申报。邮政供应链的第一个环节是出口邮政受理发件人的邮件。发件人需确认所发邮件不包含任何进口邮政法规中规定的危险品和违禁品。邮件应附有海关申报表。

在出口邮政场地进行进一步处理后，其中包含出口海关的最终检查，出口邮政将邮件交付给航空器运营商。每个邮件货物都应附有航空器运营商要求的运输单据和进口邮局要求的运营单据。邮件装载到航空器之前应接受安全扫描。万国邮政联盟公约第九条明确规定了关于扫描、安保程序中邮政所担负的责任。

此外，某些邮政代理获准成为管制代理，因此有权扫描邮件。

接下来，邮件被直接或一次或多次中转运输到可提供进口邮政服务的机场。然后，邮件由航空器运营商交付给进口邮政。进口海关检查所有入境邮件，确定是否可以入境并评估相应交付的关税。进口清关后，在进口邮政处对邮件进行处理。最终，邮件交给接货人。

下图简单描述了邮政供应链。

国际邮件的运输涉及三套信息交换系统，即邮政之间，邮政与航空器运营商之间以及邮政与海关之间。这种信息交换主要基于电子信息。三类信息交换中的每一种都建立了标准信息。世界海关组织和国际航空运输协会(IATA)与万国邮政联盟紧密合作，分别开发邮政—海关以及海关—航空器运营商信息。

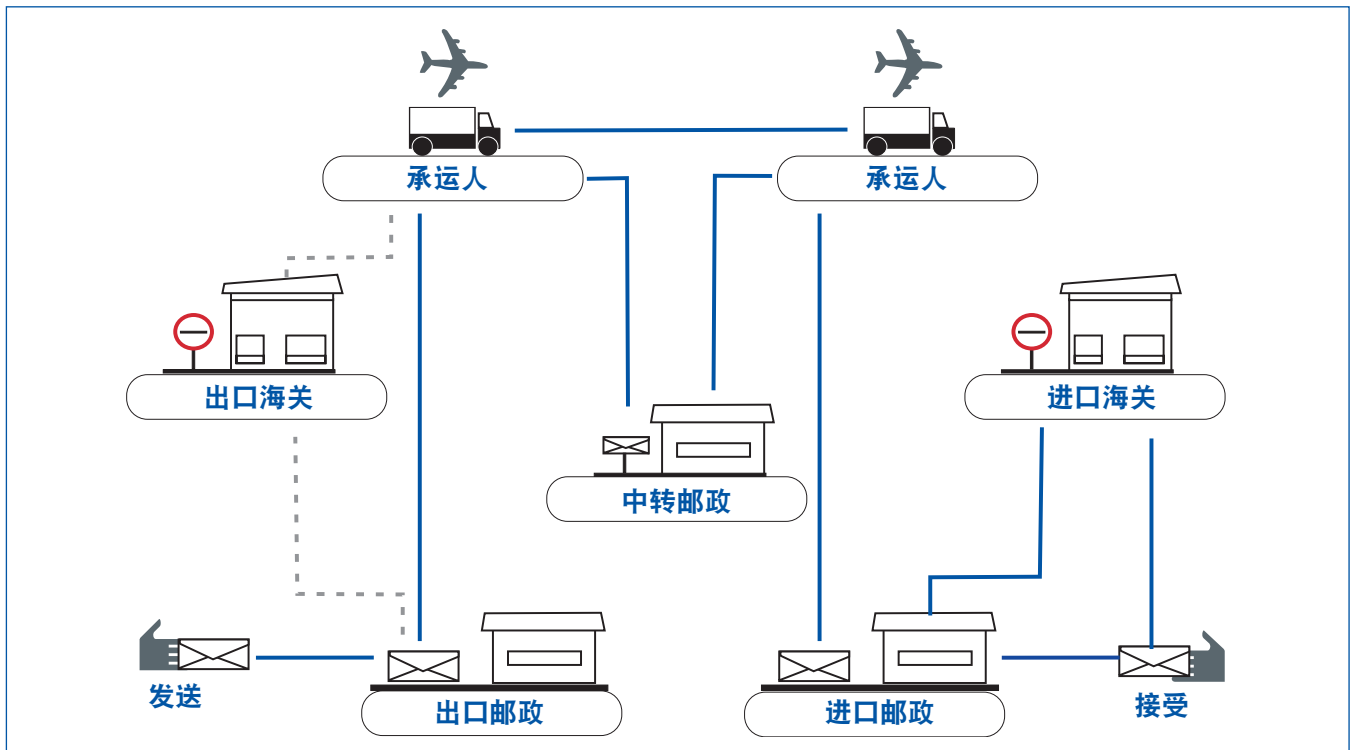


图 10 邮政供应链

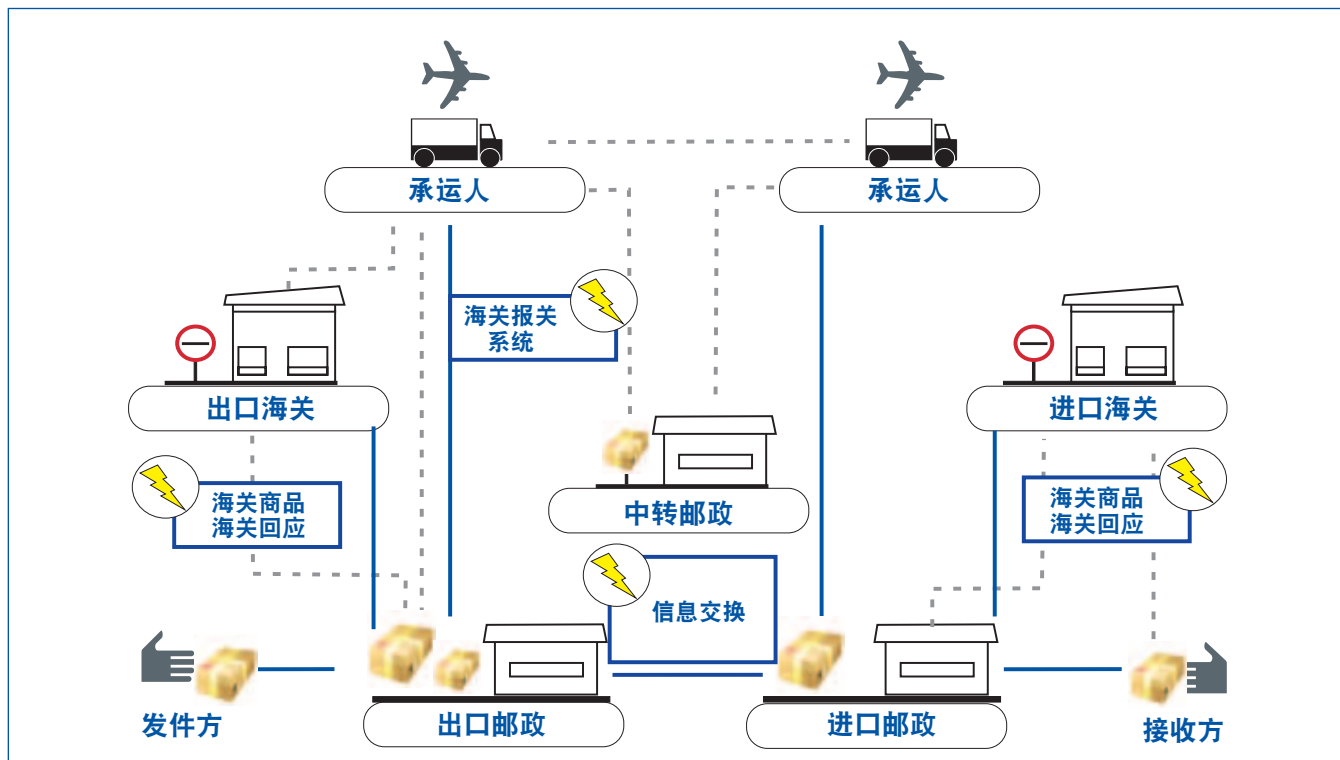


图 11 电子信息交换

出于保护利益相关者的目的，万国邮政联盟还与世界海关组织，国际民航组织和其他组织密切合作开发了可电子化提供预知信息的邮政系统。万国邮联大会于 2012 年修订了万国邮联公约，规定了强制性预知信息。

万国邮政联盟和世界海关组织联合开发 CUSITM（海关商品）和 CUSRSP（海关回应）信息系统。CUSITM 可显示出邮政将接到的商品提交到当地海关报关所预先通知的信息。如下图所示，此信息向海关提供了这件商品预先通知的信息，包括发件人、收件人、内容、邮资已付、以及申报价格。此信息可以帮助海关决定该商品是否应进行安检，是否应征收关税。CUSRSP 信息是海关发给邮政的信息（通常是对 CUSITM 预先通知消息的回应），告知邮政该商品是否可以放行进行后续加工，或者是否必须进行安检或征收相应的关税。

万国邮政联盟已经开发了海关报关系统，可进行邮政和海关、边防之间的端到端电子报关操作。该软件为邮政和海关、边防用户提供了广泛的功能。海关报关系统将简化管理程序，有利于促进邮政电子商务的发展。

由于航空安全和安保要求的不断提高，万国邮政联盟与国际民航组织进一步加强合作。两个组织均参与了对对方安全机构的工作，并通过与国际民航组织合作，开发了邮政员工培训材料。万国邮政联盟依照 ICAO 附件 17 的要求制定了安全标准，很快将强制要求万国邮联成员国遵守这些安全标准。2009 年，两个组织签署了谅解备忘录。

各机构的角色 — 国际组织

国际民航组织

国际民用航空组织是基于《国际民用航空公约》（通称芝加哥公约）于 1944 年成立的，旨在促进全世界民用航空安全、有序的发展。这个联合国专门机构为民用航空的 191 个成员国在各领域寻求合作提供了论坛，并针对航空安保、效率和规律，以及航空环境保护制订必要的标准与规定。在与成员国的合作过程中，国际民航组织在航空安全领域中起着重要的领导作用，以提高全球民航安保为终极目标。为此，它的工作主要集中在开发和协调有效的全球政策和法律框架，以应对民航业不断变化的威胁。国际民航组织起到的最重要的监管职能与国际民用航空所制定、采纳的标准和建议措施 (SARP) 有关。

与航空安全相关的标准和建议措施 (SARP) 载于芝加哥公约附件 17，与简化手续相关的规定载于附件 9。如未告知不遵守，标准就是缔约国应当遵守的规范，而建议措施则是一个可取的规范应用。

《航空保安手册》(Doc8973 文件—限制发行) 描述了如何适用文件中法规、如何协助成员国实施附件 17 的标准和建议措施 (SARPs)。考虑到与防止非法干扰行为的措施有关的新威胁和技术发展，附件 17 和手册内容不断进行修订。根据 2010 年 10 月发生的蓄意破坏行为，在货运飞机的墨盒中找到隐藏的简易爆炸装置。在制订与航空货运环境所面对的新威胁相匹配的新型标准与建议措施 (SARPs) 的过程中，国际民航组织发挥了重要的作用。

此外，基于空运货物安全和简化手续框架，增加与产业利益相关者和其他国际组织，例如世界海关组织和万国邮联的合作，表明了国际社会对空运货物的安全和简化手续的重要性。专业技术的发展和致力于航空货运安全的工作组的建立，也对提高全球航空货运安全基线的水平和质量要求作出了贡献。最后，国际民航组织实施支助和发展 - 保安部，在航空保安处领导下，努力援助各成员国执行附件 9 和附件 17 的标准和建议措施 (SARPs)，包括航空货运保安在内的各个方面。

世界海关组织

世界海关组织成立于 1952 年，其前身为海关合作理事會。世界海关组织的主要任务是确保成员国海关之间的协调和海关手续的标准化以及海关技术的建立，保证国际贸易的安全与手续简化。世界各成员国政府可以通过世界海关组织这一平台对比政策经验，寻求常见问题的解答，确定最佳惯例和标准，并协调海关政策。该组织还着力于如下领域的工作，其中涵盖与贸易程序简化、商品分类、评估和原产地法规相关的全球标准的开发，以及法规遵循问题、端到端供应链的安全、人们健康和安全的保护、职业操守以及可持续性海关能力建设举措。

作为一个政府间的组织世界海关组织作为卓越中心，为海关事务提供国际级领导，并为全球海关管理机构提供关于管理实践、工具和技术的建议，提高实施有效的跨国控制能力，以及实施标准化和协调化的程序促进合法贸易和旅行，并查禁非法交易活动。当全球挑战超越国

界并要求全球进行回应时，世界海关组织以其积极性而享有盛誉，它通过加强海关部门之间的合作，帮助政府实现其政策目标，它可以促进实施世界海关组织颁布的法律文件和国际最优规则。确保贸易安全，打击非法贩运和商业欺诈，但不干扰合法的贸易，需要国家间的高度合作，因此需要建立普遍接受的统一方法与标准，并将其作为一个处理货物、人和交通工具跨境流动的主要前沿边境机构，海关最能保证国际贸易的安全，从而促进国民经济的竞争力。

世界海关组织由 179 名成员国组成，贸易额占据了世界贸易额的 98% 以上，世界海关组织通过合作、知识共享、良好的管理和领导能力建设方案代表各国海关的声音，成为建立与实施高效、现代海关程序与标准的卓越全球中心。世界海关组织满足了政府和社会的需求，构建了一个有远见的、紧密联系的、一体化的更美好的世界。

万国邮政联盟

1874年《伯尔尼条约》的签署标志着万国邮政联盟的成立。万国邮政联盟是一个政府间的组织，总部设在瑞士伯尔尼。其公约与法规规定了国际邮政服务，对所有192个成员国均有约束力。

万国邮政联盟是政府、邮政和其他来自世界各地邮政部门的利益相关者之间进行合作的主要论坛。它拥有一个可提供现代产品和服务的普及网络，有效地刺激了邮件数量的增长并提高了客户服务的质量。全国邮政网络通过法规、标准和技术应用相互连接，这有助于确保一致性并提高世界各地的邮政服务质量。

全球邮政部门面临着许多来自市场的自由化、不断增加的竞争和不断变化的通信技术的挑战。这些挑战不断改变着全球邮政服务的面貌。虽然实物邮件数量下降，而新的通信信息技术和电子商务的增长打开了一系列新的机会。当今的邮政分为邮政金融服务、包裹和小包裹快递、物流和邮政电子服务，以满足这些新兴市场的需求。万国邮政联盟的资源不断用于开发新机遇、迎接新挑战。

万国邮政联盟秘书处：国际局有来自世界各地的约220名员工，负责监督各个领域的万国邮联的工作，帮助

成员国提高邮政服务质量、开发邮政电子服务与管理、处理国际海关与航空器运营商的关系、加快全球邮政业务的调度、处理和交付的标准化机构的关系。最近，万国邮政联盟启动了顶级赞助的域名：(.post) 这是一个安全的网络空间，可保障邮政产业与全球邮政服务的互连和安全，邮政业是创造邮件交换和新型先进的数字邮政服务的新领域。预计，.post的发展和邮政电子商务的平行发展会促使邮政业务的蓬勃发展。

万国邮政联盟也在安全和安保这样源自海关监管的领域拥有悠久的传统。时间系统邮件服务首次建立后，国际邮件就取决于海关监管。传统上，个人邮包及包裹一直需要在海关受理点接受检查。70年代和80年代早期，由于出现了有组织的恐怖主义，邮政安全工作主要是针对邮件爆炸品的甄别与消除。今天，世界各地的邮政安全单位与国家执法机构合作保护员工和客户的安全，保护资产和收入的安全，并保证邮件的完整性。针对加强世界范围内邮政安全工作的需要和在全球万国邮联范畴内培育发展一个健康的安全文化的需要，万国邮政联盟在1996年建立了邮政安全小组。万国邮政联盟还与其他国际和政府间组织合作以确保邮件的运输安全。

各机构的角色 — 国家机构

航空安保

航空安全的主管机构是交通运输部或民航总局（民航局）。主管机构的主要任务是在国家层面执行《标准和措施》(SARP)。此外，主管机构制定空运政策法规要考虑到遵守国际义务、航空货运供应链风险管理的有效性、已知的威胁和漏洞，以及国家智库评估机构提供的威胁评估。

根据指定的程序，主管机构负责审批候选机构的管制代理人资格。主管机构应确保管制代理人的安保计划完全符合国家层面的相应法规并保证达到所有货物都装到飞机上的令人满意的安全水平。

如果安保计划是令人满意的，主管机构将对安保措施细节的实施和效果进行现场核查。如通过核查，该机构将在一段时间内担任管制代理人。主管机构继续监督以确保对安保计划做必要的更新，同时确保安保措施的实施水平在代理协议有效期内保持不变。为此，可以行使其权利来获取需要的信息或文件并进行检查。如发现

不足之处，主管机构可暂停或者退出管制代理人协议，缺陷得已纠正之前，该机构不再充当管制代理人。

国家也应制定适当的立法和监管框架，基于此建立已知托运人制度，明确安全要求应由已知托运人实施，明确实体作为已知托运人的批准和撤销过程，以及明确已知托运人安保计划有效实施的作用和职责。

在批准成为已知发货人之前，申请人应通过主管机构的审查（或指定代理单位行使此权利）并确认已知托运人有效履行了国家安保要求。

如果申请人符合必要的要求，主管机构可指定该机构作为已知发货人并将其名称添加到官方航空货运数据库或主管机构管理的名单中。已知托运人的安保要求说明包括已知托运人安全计划模板范例，可参考 ICAO 航空安保手册（Doc 8973 号文件—限制发行）。



照片由澳大利亚海关提供

海关

海关作为国家机构，负责收取和保护关税，负责控制旅客和货物的流动，包括出入境的动物、运输工具、私人物品以及危险品。

海关对禁止或限制进口或出口货物实施有关法规，并很好地在协调边境管理事务中发挥作用，这包括所有相关的部门和机构之间的合作，制定适用于过境旅客、货物和运输工具的有关边境安全法规。在协调边境管理框架中，国家已经建立单独的窗口以便于贸易方和运输方可以通过独立的入口来提交标准化信息和单据，满足所有进出口、中转的监管要求。

这不仅简化了贸易手续，同时也使得政府机构的风险管理更加富有成效。

利益相关方

国际民航组织 ICAO 和世界海关组织 WCO 感谢以下合作伙伴对本出版物的贡献。以下章节分别由国际机场协会 ACI、国际货运代理协会联合会 FIATA、全球快递协会 GEA、国际航空运输协会 IATA 和国际航空货运协会 TIACA 开发。

ACI — 国际机场协会

国际机场协会 (ACI) 在全世界有 573 个成员, 在 174 个国家和地区运营着多达 1751 家机场, 占全球航空交通份额超 95% 以上。它是一个非营利性组织, 其主要目的是推进机场的利益并促进专业卓越的机场管理和运营。而这一诉求可以通过组织的多种培训机会以及客户服务基准测试程序、广泛的会议、行业统计产品和最佳实践的出版物得以实现。

机场在货物供应链中起协调角色。提供的基础设施和其他设施使货运航空公司的贸易得以畅通。机场运营商和航空货运公司之间的关系, 在很大程度上将取决于航空货运运营和航空器运营的组合(全货机, 快递运营商, 全客机) 以及各组成部分具体要求的种类。

空运货物在机场的安全取决于机场的配置, 所有机场运营实体之间的关系以及监管框架到位的状态。

FIATA — 国际货运代理协会联合会

国际货运代理协会联合会 (FIATA) 于 1926 年 5 月 31 日在奥地利维也纳成立。法文写法为 Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, 英文写法为 International Federation of Freight Forwarders Associations, 德语写法为 Internationale Föderation der Spediteurorganisationen。

如今, 作为在运输和物流领域领先的非政府组织, 国际货运代理协会联合会 (FIATA) 代表了全球 150 多个国家, 超过 40,000 家公司, 从业人员达 10 万人。其机构成员由 112 个有表决权的协会会员和 5,600 多名个人会

员组成。因此, FIATA 是能够表现出在全球供应链中的货代独特地位的最佳场所。其成员的专业知识涉及国际运输和物流的各个方面, 可以通过在近 100 个国家和地区实施的自主培训计划来培训专业的知识。

FIATA 积极奉行自身任务来定义、制定和推动国际航空货运代理的作用, 以极大的努力提高航空货运代理关于简化手续、安保和安全的专业标准。所有这些目标都公开出现在 FIATA 网站 (www.fiata.com) 上的 FIATA 法规里。此外网站还提供了其他大量关于货运及物流方面的信息。

GEA — 全球快递协会

全球快递协会是由 DHL, FedEx, TNT 和 UPS 四大快递公司组成的一个非政府组织。该组织在 1983 年召开的国际快件承运人会议上成立并且在联合国、万国邮

政联盟 (UPU) 和世界海关组织 (WCO) 都拥有观察员地位。经常参与国际民航机构和委员会的活动。

IATA — 国际航空运输协会

国际航空运输协会 (IATA) 于 1945 年在古巴成立。为了世界消费者的利益,它是航空公司之间促进安全、可靠和经济的航空运输合作的主要工具。如今,国际定期航空运输量是 1945 年的 100 倍以上。如果没有 IATA 制定的标准、法规和程序,鲜有几个行业可以匹配如此快速的增长。

国际航空运输协会成立之时,有来自 31 个国家的 57 个成员,主要分布在欧洲和北美。今天,它拥有来自全球各地 126 个国家的约 240 名成员,占全部航空运输份额的 84%。现代化的国际航空运输协会 (IATA) 的前身是 1919 年在海牙成立的国际航空业务协会,这一年开始了最早的国际定期航线。航空运输是世界上最具活力的产业之一,国际航空运输协会 (IATA) 是其全球的贸易组织。60 多年来,国际航空运输协会 (IATA) 已经制定商业标准用于建立全球性的行业。

TIACA — 国际航空货运协会

国际航空货运协会 (TIACA) 是一个全球性的、不以盈利为目的的行业协会。它代表了包括客运和全货运飞机运营商、代理商、机场、地勤服务、公路运输、报关行、物流公司、货主、信息技术公司、飞机和设备制造商、贸易新闻和教育机构在内的所有航空货运和航空物流业主要分部。

为了完成自己的使命, TIACA 致力于各种活动以寻求提高产业合作、促进创新、知识共享、提高质量和效率、促进教育。TIACA 旨在向公众和其成员告知航空货运业、行业发展和技术趋势的作用和重要性。TIACA 与有关当局协作, 出版行业问题意见书和 TIACA 通讯。TIACA 网站有宝贵的行业资源, 其中包括可以对行业问题信息进行完全搜索的数据库。TIACA 通过联合项目和学生奖学金计划, 已经和几所大学开发了科研关系。

词汇表

对空面

机场的活动区域、其邻近的地带以及建筑物或建筑物的一部分，其出入受到管制。

货物

航空承运人所接收的、由托运人一次在一个地点托运的、凭一份航空货运单运输至一个目的地，并交付给一个收货人的一件或多件货物。

集装托运

来自不同托运人的多包集装托运，每位托运人都应签订货运代理运输协议。协议中的条款内容与固定航班承运人运输同样货物的条款内容可以一致也可有差异。

集装托运是指主运单的开立。通常情况下，主运单由几个分运单和货物舱单组合而成。

对陆面

是为航空运输提供各种服务的区域，是公众能自由进出的场所和建筑物。

安保限制区

机场对空面内被认为是高风险的区域，进入该区域时须受安保管制。这些区域通常包括从安全检查站到航空器之间的全部商业旅客离港区域、引桥、行李装箱区、航空器服务等待区域以及存放已经经过安全检查的行李和货物的区域、货棚、邮件中心、对空面配餐和航空器清洁场地。

Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

www.icao.int/store

推进航空货物全球化

本出版物旨在提高对航空货物和邮件供应链的认识，着重强调由国际民航组织 (ICAO) 和世界海关组织 (WCO) 制定的相关安保和简化手续程序。

本出版物意在让航空货物从业者更好地理解供应链安保工作，从长远意义上讲，让更多的人了解国际航空货物和邮件安保标准的知识，并从中获益。

通过本文件，读者可以熟悉航空货物和邮件供应链的各参与机构各自的角色和职责。该文件涵盖了供应链的各个运行方面、安保因素、简化程序和文件。

读者也可以了解适用性法规框架，以及国际民航和海关当局在支持信息共享、促进航空货运业安全持续发展方面所做的努力。这些举措和措施促进了有效的端到端的供应链安保工作，增强了货物流通。



国际民航组织

保安与简化手续

International Civil Aviation Organization
999 rue University
Montréal, QC, Canada
H3C 5H7

电邮: sfp@icao.int
电邮: aircargo@icao.int
电话: +1 514-954-8219
传真: +1 514-954-6077

www.icao.int/security/aircargo



世界海关组织

World Customs Organization
Rue du Marché, 30
B-1210 Brussels
Belgium

电邮: information@wcoomd.org
电话: +32 (0)2 209 92 11
传真: +32 (0)2 209 92 62

www.wcoomd.org

