



A40-WP/615
P/44
2/10/19
第 1 号修改稿
(Revision No.1)
3/10/19

大会 — 第40届会议

执行委员会关于议程项目 12 的报告

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目 12 的报告已经执行委员会批准。建议全体会议通过 12/1、12/2 和 12/3 号决议。

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

(25 页)

议程第 12：航空安保 — 政策

12.1 在委员会第三次和第四次会议上，执行委员会根据理事会关于全球航空安保计划的实施（GASeP）（WP/25 号文件）的报告以及第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）的成果（WP/26 号文件），审议了航空安保（AVSEC）政策的主题。根据这些信息，委员会还审议了理事会关于更新《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》（WP/27 号文件）的提案，以及关于更新解决民用航空网络安全的决议及其战略的提案（WP/28 号文件）。此外，各国和观察员提交了 44 份文件：WPs/112、141、148、165、171、172、178、219、221、243、248、250、251、253、254、283、285、286、315、328、344、348、355、357、373、386、394、395、400、405、427、466、473、489、490、491、494、495、517、528、532、543、567 和 569。

12.2 卡塔尔在 WP/141 号文件中阐述了旅客和非旅客机场检查差异化议题，主张航空安保专家组（AVSECP）需要开展更多工作，实现一个更加有效力和有效率的检查系统。

12.3 阿拉伯联合酋长国在 WP/148 号文件中讨论了国家之间就共享相关航空安保信息而加强合作与协作的必要性和重要性。

12.4 非洲民用航空委员会（AFCAC）在 WP/165 号文件中代表 54 个成员国强调了实施航空安保质量控制义务方面所面临的全球挑战，并建议加强航空安保质量控制方案及其有效实施。

12.5 由哈萨克斯坦和俄罗斯联邦分别提交的 WPs/171 和 355 号文件提供了有关国际民航组织欧洲和北大西洋（EUR/NAT）办事处所做工作以及需要加强欧洲和北大西洋办事处工作人员的信息。

12.6 民用空中航行服务组织（CANSO）在 WP/172 号文件中建议将目前的秘书处网络安全研究组（SSGC）升格为国际民航组织理事会之下的国际民航组织专家组，并将新成立的“信任框架研究组”作为一个工作组置于新的专家组之下。新成立的网络弹性、安全和保障专家组（CRSSP）应讨论并提出任何新的或改编的标准和建议措施（SARPs）及指导材料，确保国际民航组织各专家组和各种专家小组中与航空网络有关的所有活动的一致性和连贯性。

12.7 国际航空运输协会（IATA）在 WP/178 号文件中，提出需要迅速采取具体行动，建立明确、统一和全面的安全分类，及时有效报告航空安全事件的实用工具。

12.8 航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）在 WP/219 号文件中，呼吁建立一个国际民航组织实体，由成员国在业界支持下管理，不受现有国际民航组织组织结构的限制。该实体应有能力确保所有网络安全活动在国际民航组织内得到有效协调，并确保网络安全与其他学科的关连得到妥善管理，并使现有小组和研究组开展的工作保持一致。

12.9 阿拉伯联合酋长国在 WP/221 号文件中呼吁航空界携手合作解决网络安全问题。它建议国际民航组织通过建立适当的网络安全结构来解决网络安全的多维度问题，按照理事会的指示，为国际民航组织网络安保工作方案的未来结构进行一项可行性研究和差距分析。

12.10 国际机场理事会（ACI）在 WP/243 号文件建议，如果网络安全专家组资源配置适当，则可以通过在专家组成员中汇集更广泛的专业知识和经验，特别是在网络安全方面，来潜在地解决某些问题；对风险评估采取全局做法，采用所有利害攸关方商定并相互理解的方法，同时吸取地区和国家的经验；具备建立工作组的能力，以便根据需要投入更多时间和资源来制定指导材料、方案、进行能力建设、援助和培训；在单个场合审议空中航行、安全和安保问题。

12.11 加拿大在 WP/248 号文件中代表澳大利亚、牙买加、日本、新西兰、新加坡、阿拉伯联合酋长国、美国、全球快递协会、国际航空运输协会、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）认识到将注重成果且基于风险的原则纳入组织结构及其航空安保方案，这一过程不仅复杂而且不断演变。为了支持全球航空安保计划的优先目标，与全球业界分享此类经验，同时制定切实的方法以便进一步认识并纳入此类做法、原则和政策，对于提供更加可持续且创新的全球航空安保生态系统至关重要。

12.12 国际机场理事会在 WP/250 号文件中报告，业界正在进行紧迫的航空安保创新，从渐进式改进到“突破性”创新 — 通过智能安保对旅客安检全面重新审视。国际机场理事会认识到渐进式和突破性解决方案都需要创新氛围，因此提出了成员国和国际民航组织可以采取的具体步骤的建议，帮助行业应对未来的主要挑战。

12.13 澳大利亚、阿拉伯联合酋长国和联合王国在 WP/251 号文件中鼓励各国达成协作安排并实施一站式安保安排，以便在确定等效并符合国际民航组织指导的情况下通过避免不必要的重复性安保管制措施，提高航空安保系统的可持续性。

12.14 阿根廷、澳大利亚、比利时、巴西、加拿大、中国、法国、冈比亚、德国、加纳、爱尔兰、意大利、日本、约旦、肯尼亚、荷兰、新西兰、尼日利亚、北马其顿、葡萄牙、卡塔尔、罗马尼亚、沙特阿拉伯、塞拉利昂、新加坡、瑞士、土耳其、阿拉伯联合酋长国、联合王国、美国、国际机场理事会和国际航空运输协会在 WP/253 号文件中，建议各国、业界和国际民航组织采取实际行动，将安全文化根植于航空环境之中，与全球航空安保计划的优先成果保持一致，其中包括实施安保文化运动。

12.15 南非在 WP/254 号文件中提供了南非通过建立合作结构来处理影响航空旅客的一些犯罪方面的经验，并提出一个机构或一个部门无力承担保护整个航空系统免遭这些威胁的重任。

12.16 法国在 WP/283 号文件中分享了其通过建立航空运输网络安全理事会确保有效的网络安全协调机制的经验，该理事会已经在为保护民用航空免遭网络攻击提供了关键的信息，并建议应该对国际民航组织关于这一主题的战略，以及建立专门的协作性且横向的机构表示欢迎和鼓励。

12.17 阿根廷和巴西在拉丁美洲航空委员会（LACAC）成员国的支持下在 WP/285 号文件中分享了全球航空安保计划实施的经验，并建议建立一个平台跟踪全球航空安保计划实施路线图的成就。具体而言，建议建立一个全球共享平台，其中包括全球航空安保计划实施路线图目录，这有益于各国确定解决方案以实现遵守航空安保标准。

12.18 美国在 WP/286 号文件中认识到自大会第三十九届会议以来，全球航空安保取得的积极进展，但建议大会第四十届会议为下一个三年期制定更加雄心勃勃的航空安保议程。具体而言，虽然上一个三年期通过开发全球航空安保计划和相关工具建立了框架，但现在必须把重点放在行动、有效实施、监测和改进方面。

12.19 芬兰在 WP/315 号文件中代表欧盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）的其他成员国提请注意欧洲地区全球航空安保计划的实施经验，敦促国际民航组织、各国和航空实体保持这一势头，将全球航空安保计划的目标毫不拖延地转变为现实成果，从而提高航空安保实施的全球标准。

12.20 新加坡以及阿根廷、亚美尼亚、比利时、巴西、柬埔寨、加拿大、中国、斐济、法国、意大利、日本、约旦、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、瑙鲁、新西兰、尼日利亚、帕劳、巴布亚新几内亚、菲律宾、葡萄牙、俄罗斯联邦、塞内加尔、瑞士、泰国、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国和联合王国等共同提案国在 WP/328 号文件中讨论了向其他机构和组织推广对航空安保意识的重要性。

12.21 俄罗斯联邦在 WP/344 号文件中介绍了采取一种综合性做法来进一步完善各国监督活动的有关信息，该做法使用了新方法，旨在防止人们违反航空安保要求以及加强旅客安保文化。

12.22 委内瑞拉在 WP/348 号文件中建议国际民航组织设计和实施网络安全联络点（PoCs）网络，以鼓励各成员国之间对网络威胁和风险达成共识，并制定共同的标准确定需要保护的资产和系统的重要性。

12.23 委内瑞拉在 WP/357 号文件中回顾了北美、中美洲和加勒比海地区（NACC）和南美地区（SAM）的地区路线图，以应对全球航空安保计划实施过程中的挑战，并提请注意地区制定的评估系统以确定全球航空安保计划实施的水平。

12.24 中国在 WP/373 号文件中分享了实施全球航空安保计划和亚太地区路线图的经验，并建议发布国家航空安保计划模板。

12.25 委内瑞拉在 WP/394 号文件中请大会认识到各国需要更多的信息和指导材料，以协助实施国际标准、制定战略以及应用最佳做法来保护关键的信息和通信技术（ICT）系统免遭来自可能威胁民航安全的非法干扰行为。

12.26 多米尼加共和国在 WP/405 号文件中强调需要建立一个矩阵模型来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。

12.27 美国在 WP/427 号文件中建议国际民航组织建立理事会网络安保和抵御能力技术委员会，集中治理并以整体方法妥善处理网络安保和抵御能力问题。该委员会将管理政策以及行业标准的整合，同时评估潜在技术性标准和建议措施的制定。

12.28 芬兰代表欧盟（EU）及其成员国在一份信息文件（WP/112 号文件）中介绍了与全球航空安保计划目标一致的欧盟安全监督制度。它概述了欧盟航空安保立法如何通过关于民用航空安保领域通用规则的（EC）No 300/2008 法规及其实施法规，要求欧盟成员国对所有适用航空安保标准的机场、运营人和其他实体进行定期监测。

12.29 国家间航空委员会（IAC）在一份信息文件（WP/386 号文件）中介绍了全球航空安保计划和欧洲/北大西洋航空安保路线图规定的实施过程。

12.30 国际航空运输协会在一份信息文件（WP/395 号文件）中提出了关于在获得知名度和管理航空网络安全风险方面需要协调、积极和切实进展的看法，并支持国际民航组织作为最适当的组织来推动协调一致的全球对话和行动。

12.31 多米尼加共和国在一份信息文件（WP/400 号文件）中总结了法规、技术、质量控制、航空安保培训以及向全球民用航空安保系统提供的合作方面的进展情况，以及支持国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的倡议。

12.32 伊朗伊斯兰共和国在一份信息文件（WP/466 号文件）中强调了对附件 17 的未来修订案纳入国家航空安全监督体系的关键要素的重要性。

12.33 伊朗伊斯兰共和国在一份信息文件（WP/473 号文件）中强调国际民航组织有必要通过由成员国实施的全面而有约束力的规则，包括在附件 17 中解决无人驾驶飞机的安全威胁。

12.34 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在一份信息文件（WP/489 号文件）中通报了“西蒙·玻利瓦尔”迈凯蒂亚国际机场实施的航空安保现代化计划的进展情况。

12.35 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在一份信息文件（WP/490 号文件）中分享了其在制定工作计划中的经验，该工作计划旨在执行附件 17 的标准和建议措施，特别是那些与网络安全有关的标准和建议措施。

12.36 喀麦隆在一份信息文件（WP/491 号文件）中通报了在制定和实施工具以便促进机场安全文化方面的进展。

12.37 多米尼加共和国在一份信息文件（WP/494 号文件）中通报了各国对于识别经核证的航空安保人员采取的有关措施。

12.38 多米尼加共和国在一份信息文件（WP/495 号文件）中介绍了第 188-11 号法律，该法律为起诉犯罪和危害多米尼加民航的犯罪提供了监管框架。

12.39 印度尼西亚在一份信息文件（WP/517 号文件）中概述了印度尼西亚对航空安保的重视，并分享了其国家民用航空安保计划的实施经验。

12.40 芬兰在一份信息文件（WP/528 号文件）中代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议的其他成员国；尼日利亚、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国和沙特阿拉伯在信息文件附录中提交了案文，这些案文可能构成新的《航空安保宣言》的基础。

12.41 卡塔尔在一份信息文件（WP/532 号文件）中介绍了其在国家民用航空安全计划内引入航空网络安全准则和航空网络安全政策的方法。

12.42 阿曼在一份信息文件（WP/543 号文件）中说明了其根据附件 17 的标准和建议措施及附件 9 中与安保有关的规定更新并修订国家立法的经验。它鼓励成员国建立内部机制以确保遵守国际航空安保和简化手续的承诺。

12.43 印度在一份信息文件（WP/567 号文件）中介绍了 2018 年在实施登记和监测遥控航空器及其安全计划方面取得的进展。

12.44 印度在一份信息文件（WP/569 号文件）中介绍了有关基于强大的生物特征数据认证的两层背景调查制度的实施情况。

讨论

下一个三年期的战略重点

12.45 秘书处 在 WP/26 号文件中报告了对于 2018 年 11 月在蒙特利尔举行的第二次航空安保高级别会议（HLCAS/2）所提建议结果采取的行动。委员会满意地注意到国家/行业高度参与第二次高级别航空安保会议及其成果。代表们还对国际民航组织秘书处成功举办会议表示感谢。在审查会议成果和后续行动时，委员会赞同第二次航空安保高级别会议的所有建议，并支持国际民航组织理事会和秘书处采取的行动。但是，委员会还鼓励继续关注仍在进行中的项目，例如：需要审查当前的网络安保协调机制、国际民航组织内部对航空安保优先排序，以及可能组建航空安保和简化手续局。

12.46 委员会满意地注意到，秘书处针对联合国安全理事会第 2309 号决议（UNSCR）的关键要点已经完成了许多工作。委员会强调了理事会确保适当机构（例如航空安保专家组）侧重于 UNSCR 2309 号决议的宗旨继续开展工作的重要性。这些领域包括：风险管理以及基于风险的政策和运营决策的相关指导、技术和创新技术以及质量控制和监督。此外，与会代表表示需要对制定和采用安全标准和支持工具的过程进行检查，包括审查政策的方式、阐明所需的安保结果以及评估影响的过程。

全球航空安保计划

12.47 秘书处在 WP/25 号文件中概述了为制定和实施全球航空安保计划（GASeP）优先行动和任务而开展的广泛活动。

12.48 大会第 39 届会议要求为加快制定全球航空安保计划所做的努力受到赞扬。注意到不同地区实施程度不同，在这方面，委员会促请各国继续采取行动实现改善，包括实现全球目标，同时认识到普遍安保审计计划及其实施的重要性，以及为有效衡量实施情况正在进行的改革。

12.49 在实施方面，与会代表欢迎各国在实施全球航空安保计划方面分享的经验。有许多代表建议国际民航组织考虑建立一个平台，用于报告对全球航空安保计划中所商定的优先行动、措施及任务的实施进度，并展示为实现全球航空安保计划各项目标取得的进展，例如通过安全门户网站上的全球航空安保计划信息库，从而随着新数据和资料的提供而更新其中的信息。委员会还强调了现有航空安保能力建设活动反映出附件 17 —《安保》适用的标准和建议措施以及国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件）中确定的攻击方法的重要性。代表们还强调了各地区办事处发挥的重要作用，并赞扬地区办事处为成员国提供了积极支持，通过有效实施全球航空安保计划来促进实现全球和地区目标。

12.50 关于全球航空安保计划的未来发展，委员会承认，全球航空安保计划作为“活的文件”，将在必要和适当的情况下进行修订，并支持三年一次的修订时间表。这些修订可能会酌情解决如何更好地将全球航空安保计划与附件 17 —《保安》的标准和建议措施联系起来。但是，委员会认为，需要进一步讨论将附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款纳入下一版全球航空安保计划路线图的建议。

监管政策

12.51 忆及第二次航空安保高级别会议的结论，并根据全球航空安保计划优先结果和相关的国际民航组织大会决议以及联合国安全理事会 2309 号决议，委员会同意，注重结果和基于风险的原则能够通报制定附件 17 —《安保》规定和相关的最佳做法修订案的信息。为此，委员会要求航空安保专家组酌情考虑制定切实可行的方法，承认这些原则并将其纳入决策过程，目标旨在进一步加强航空安保方案的有效性、效率和可持续性。

12.52 此外，委员会对促进航空安保创新表示了广泛支持，并呼吁成员国与行业伙伴进行协调，以促进新技术和创新技术的运行试验。特别是，在考虑基于风险和注重结果的航空安保方法时，提出旅客机场检查措施差异化的议题是检查活动的一种可能发展。但是，委员会强调，尽管存在其他合规手段，其中一些可以在国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）中找到，但实施底线安保措施对于健全的航空安保系统仍然至关重要。

网络安全

12.53 为了进一步促进在管理网络威胁和风险方面采取连贯一致的方法，理事会在 WP/28 号文件中提出了关于如何最好地解决民用航空网络安全问题的决议草案。该决议旨在通过横向、跨领域和功能性方法解决网络安全问题，重申保护民航关键基础设施系统和数据免受网络威胁的重要性和紧迫性。它还寻求获得国际民航组织、其成员国和行业利害攸关方采取行动的全球承诺，以合作和系统地解决民用航空的网络安全问题并减轻相关的威胁和风险。

12.54 代表们赞扬了国际民航组织及其秘书处网络安全研究小组（SSGC）在解决民用航空网络安全问题方面的工作。大会尤其欢迎并赞同国际民航组织的网络安全战略，强调了制定一项可持续、全面的行动计划以实施该战略，以及继续开展工作以建立健全的网络安全框架的重要性。为了进一步推动在管理网络威胁和风险方面采取一致的方法，委员会同意通过 A40-WP/28 号文件附录 A 中包含的大会决议。该决议将取代大会关于《解决民用航空网络安全问题》的 A39-19 号决议。委员会同意将该决议提交全体会议通过。

第 A40-12/1 号决议：解决民用航空网络安全问题

鉴于全球航空系统是一个非常复杂的综合系统，其中包括对于民用航空运行的安全性和安保至关重要的信息和通信技术；

注意到航空业越来越依赖信息和通信技术系统的可用性以及数据的完整性和保密性；

铭记针对民用航空的网络事件构成的威胁正在迅速和不断发展，这种威胁的行为人居心险恶、旨在破坏业务连续性及为政治、经济或其他动机盗窃信息，并且威胁很容易演变进而在全球范围影响重要的民用航空系统；

认识到影响民用航空安全的所有网络安全问题并非都是非法和/或有意为之，因此应该通过采用安全管理体系来解决；

认识到网络安保的多方位和多学科的性质、挑战和解决方案，并注意到网络风险可以同时影响到范围广泛的区域并且快速传播；

重申按照《国际民用航空公约》（芝加哥公约）确保民用航空的安全、安保和连续性的义务；

考虑到《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）会加强全球法律框架，将对国际民用航空的网络攻击作为犯罪处理，因此各国广泛批准这些文书将可确保遏制此类攻击并在世界任何地方发生此类攻击时予以惩罚；

重申保护民用航空的重要基础设施系统和数据免受网络威胁的紧迫性和重要性；

考虑到需要协同努力为民用航空利害攸关方解决网络安全挑战制定有效和协调的全球框架，并且采取短期行动提高全球航空系统抵御可能危及民用航空安全的网络威胁的应变能力；

认识到秘书处网络安全研究组的工作通过将网络安保的安全和安保特性联系起来，为网络安全战略的格式做出了重大贡献；

认识到需要在全球、地区和国家各级协调航空网络安全工作，以促进全球一致性并确保各项保护措施和风险管理系统的全面互用性；和

确认相关举措、行动计划、出版物和其他媒体旨在以协作和全面方式解决网络安全问题的价值。

大会：

1. 敦促各成员国和国际民航组织推动普遍通过和实施《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书），作为处理针对民用航空的网络攻击的一种手段；

2. 呼吁各国和行业利害攸关方采取以下行动打击针对民用航空的网络威胁：

a) 实施网络安全战略；

b) 查明可能针对民用航空运行和关键系统的网络事件的威胁和风险，以及这种事件产生的严重后果；

c) 确定国家机构和行业利害攸关方对于民用航空网络安保的责任；

d) 鼓励各成员国之间对网络威胁和风险达成共识，并制定共同的标准确定需要保护的资产和系统的重要性；

e) 鼓励政府/行业在航空网络安全战略、政策和计划以及共享信息方面进行协调，帮助确定需要解决的重大漏洞；

f) 在国内和国际层次制定并参与政府/业界的合作伙伴关系和机制，系统地共享网络威胁、事件、趋势及缓解措施的信息；

g) 根据对网络威胁和风险的共同理解，采取灵活、基于风险的方法，通过实施网络安全管理系统保护重要的航空系统；

h) 鼓励国家机构内部和整个航空业塑造强有力的全方位网络安全文化；

i) 促进国际标准、战略和最佳做法的制定和实施，保护用于民用航空的关键信息和通信技术系统免受可能危及民用航空安全的干扰；

j) 制定政策并根据需要分配资源，确保关键的航空系统：系统架构设计安保；系统具备抵御能力；数据传输方法安保，确保数据的完整性和保密性；实施系统监控以及事件检测和报告方法；开展网络事件取证分析；和

k) 根据涉及空中航行、通信、监视、航空器运行和适航性及其他相关学科的横向、跨部门和职能方法，协作制定国际民航组织的网络安全框架。

3. 指示秘书长：

a) 制定一项行动计划，支持各国和业界通过网络安保战略；和

- b) 继续确保本着战略的精神，以跨部门的方式通过适当的机制考虑和协调网络安全事项。

—————

12.55 委员会认识到有必要以更正式的方式继续推进网络安全研究小组的工作，从而与国际民航组织的其他专家组进行结构化的协调，委员会欢迎有关网络安全治理结构的各种提案，这些提案旨在有效地协调整个国际民航组织的网络安全活动，确保对网络安全采取多学科的方法，并促进信息共享。委员会讨论了可作为治理结构基础的适当标准，包括：跨航空各领域的透明度；将秘书处网络安全研究组（SSGC）和信任框架研究组（TFSG）的工作置于一个总括性结构之下；《国际民用航空公约》所有相关附件之间的一致性；由国家管理并确保行业利害攸关方的参与；同时，使专家人数保持在易于管理的水平。因此，它指示国际民航组织迅速进行可行性研究和差距分析供理事会审议，以便在考虑上述标准的情况下确定最适当的网络安全治理结构和协调机制。

12.56 委员会欢迎各国和业界分享实施方面的经验，并承认信息共享和指导对所有利害攸关方的重要性。因此，国际民航组织应确保继续开发目前正在进行的网络安全联络点的工作，以及不断维护和更新网络安全资料库。

协同与合作

12.57 在考虑到某些成员国要求加强国家间合作与协作时，委员会支持第二次航空安保高级别会议的结论，即志同道合的国家之间基于对安保对等措施承认的一站式安保安排，可以通过提高效率和更有效地利用资源来使航空安保系统受益。因此，委员会鼓励各国缔结合作安排并实施一站式安保安排，通过避免不必要的重复安检管制来增加航空安保系统的可持续性，这与国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）中的指导材料和相关风险评估一致。

12.58 虽然一站式安保安排可能对某些国家参与其中提出挑战，委员会认识到，还有其他方法可以提高航空安保效率。这些方法包括通过信息共享安排、多边协定（例如谅解备忘录）和合作机制，加强各国之间以及政府机构与航空利害攸关方之间的合作。在这方面，委员会对一个成员国的倡议表示欢迎，并鼓励其他国家进一步探讨类似的做法和合作安排。

安保文化

12.59 考虑到全球航空安保计划的第二优先目标，推动安保文化和人员能力，委员会一致认为，建立稳健而全面的安保文化对于长期有效实施和维持航空安保措施至关重要。人为因素在减轻对民用航空的威胁方面起着至关重要的作用。提倡积极的安保文化，可以教育员工了解航空安保威胁及其影响，并有助于减轻内部威胁和外部威胁的影响，因为员工以更具安保意识的方式思考和采取行动，并识别和报告引起关注的行为或活动。反过来，这导致民用航空领域内的所有人员都感到他们在安保系统中起着至关重要的作用。委员会认识到，为了成功地推动安保文化，利害攸关方必须向所有参与民用航空的机构宣传航空安保，从而支持若干会员国提出的做法，这些做法鼓励各国和行业组织对于所有民用航空利害攸关方制定安保文化和意识计划。此外，推动安保文化还需要高层领导的支持和指导，将航空安保原则纳入民用航空运行的各个方面。

12.60 委员会还认识到，必须将对安保文化的政治支持转变为实际行动，并欢迎成员国报告为制定和实施强调机场及其周边安保重要性的实际运动而采取的各种举措。根据第二次高级别航空安保会议的建议，呼吁各国和业界采取切实措施制定安保文化计划，例如高规格运动，委员会支持制定传单、海报、讲习班、情况介绍和讲义以及其他针对性外联机制，将航空安保意识纳入所有民用航空业务之中。此外，委员会注意到各国和业界介绍的用于报告安保事件和定期进行安保意识培训实用工具的重要性。委员会要求国际民航组织继续致力于开发工具，增强安保意识和安保文化，将其作为优先事项，并将 2020 年定为“安保文化年”。

国家监督活动

12.61 委员会强调了质量控制对航空安保可持续性的至关重要性。鉴于普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）审计表明在质量控制领域需要进行必要的改进，与会代表之间达成了广泛共识，即鼓励各国优先考虑投入大量资源并建立适当的组织，确保有效实施质量控制活动。

12.62 此外，委员会注意到有必要协助各国确定监督活动的优先次序及频率，并建议航空安保专家组考虑在其工作方案中列入制定有关此事项的指导材料。

加强地区实施

12.63 大会认识到国际民航组织地区办事处在协助成员国为解决实施附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《安保》、全球航空安保计划、纠正措施计划、协助援助任务、支持地区小组会议的共同问题和挑战，并帮助解决每个国际民航组织地区特有的其他问题方面发挥的重要作用。关于这些国际民航组织地区办事处的人员配备水平，大会决定应根据需要由秘书长酌情决定，秘书长将考虑该地区的实施水平。

大会关于航空安保的决议和宣言

12.64 理事会在 WP/27 号文件中提议对 A39-18 号决议进行修订，以反映自上届大会以来航空安保的发展，并为下一个三年期向成员国和国际民航组织提供航空安保政策指导。经修订的决议案文获得了广泛支持，并被认为适合通过，随后，航空安保专家组将在大会第四十一届会议之前再次对其进行审查。

12.65 委员会审议了包括欧盟（EU）和欧洲民用航空会议（ECAC）在内的一些成员国提出的航空安保宣言草案，以此作为表明各国增强全球航空安保政治意愿的手段。代表们认为，宣言草案必须反映过去三年中航空安保领域的重大发展，并考虑到国际民航组织在全球努力与国际民航界合作以进一步加强航空安保发挥的关键作用，这一点很重要。

12.66 委员会完成了本议程项目的工作，结合考虑收到的意见，同意提交一份经修订的《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》，供全体会议通过。委员会还对以南非牵头的“主席之友”起草小组受委员会之托完善《全球航空安保宣言》的案文表示赞赏，该案文现取代国际民航组织大会第 37 届会议（2010 年）期间通过的先前宣言。此项新宣言作为 A40-12/3 号决议载于 A40-12/2 号决议之后。

A40-12/2 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关航空安保的国际民航组织持续政策的大会决议，以便使其文本更易获取、更易理解和进行更合逻辑的编排，从而促进其实施和实际应用是适宜的；

鉴于大会在 A39-18 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于航空安保政策的综合声明；和

鉴于大会审查了理事会关于修订 A39-18 号决议中包括附录 A 至 H 在内的国际民航组织航空安保持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 40 届会议期间做出的决定；

大会：

1. 决定本决议所附各附录构成国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，这些政策是大会第 40 届会议闭幕时存在的最新政策；

2. 决定要求理事会在每届常会上提交一份国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代 A39-18 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民用航空的发展能够极大地有助于建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用则会构成对普遍安全的威胁；

鉴于针对民用航空的非法干扰行为已成为对其安全和有序发展的主要威胁；

鉴于恐怖行为威胁的不断演变的性质，包括由藏匿的爆炸装置、陆侧攻击、便携式防空系统（MANPADS）、其它地对空导弹系统、化学威胁、使用遥控驾驶航空器系统（RPAS）进行的攻击、航空货运系统滥用于恐怖主义目的、网络攻击和针对民用航空的其他非法干扰行为特别是包括正在发展的内部人员威胁所造成的恐怖行为威胁，对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重的不利影响，危及机上和地面人员的生命，并有损世界人民对国际民用航空安全的信心；

鉴于针对国际民用航空的一切非法干扰行为均构成违反国际法的严重犯罪；

忆及 A27-12 号决议和 A29-16 号决议仍然有效；

认识到各种犯罪活动不当利用航空部门，包括非法航空运送麻醉品和精神药物；

忆及大会第 37 届会议通过的关于航空安保的宣言；

忆及国际民航组织与世界海关组织（WCO）于 2012 年 7 月在新加坡、2014 年 4 月在巴林麦纳麦和 2016 年 7 月在马来西亚吉隆坡召开的关于加强航空货物安保和简化手续的联席会议上所发布的联合公告；

铭记关于恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁的第 2309（2016）、第 2395（2017）和第 2396（2017）号联合国安全理事会决议（UNSCR）；

认识到为制定并完善全球航空安保计划（GASeP）与成员国全球磋商以及推广力度成功地使理事会于 2017 年 11 月通过了该计划；

认识到对全球航空安保计划的强烈支持和各国自从全球航空安保计划被批准实施以来对该计划的持续实施；

认识到国际民航组织及其成员国实施和促进基于风险的、适当的和与威胁成比例的全球安保做法的重要性；

铭记 2017 和 2018 年期间在埃及、巴拿马、葡萄牙和泰国举办的地区航空安保会议上通过的地区路线图；

忆及 2018 年 11 月在蒙特利尔召开的航空安保高级别会议的公报以及会议的结论和建议；和

忆及各国全面看待航空安保和其他航空学科的重要性，在其不同机构之间保持有效协调以确保考虑所有适当信息，并评估任何措施对民航活动特别是对航空安全造成的后果。

大会：

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为；
2. 憎恶地注意到包括任何弹道导弹或无人驾驶飞机攻击民用机场，以及错误地将民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，旨在飞行中破坏民用航空器的非法干扰行为和未遂行为，以及机上和地面人员的丧生；
3. 重申航空安保必须继续作为国际民用航空组织及其成员国的最高优先事项来对待，并提供充分的资源；
4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的安保措施，以防止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、及同谋者的供资人；

5. 重申国际民用航空组织对促进一致和统一解决成员国之间就影响全世界国际民用航空安全而有序运营事宜可能产生的问题的责任；
6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；
7. 呼吁国际民航组织及其成员国根据各自的能力实施联合国安理会第 2309 号、第 2395 号和第 2396 号决议，并集体展示国际民航组织在保障国际民用航空免遭非法干扰行为方面的全球领导力；
8. 认识到国际民航组织在航空安保领域的领导作用，要求理事会在经常方案预算范围内确保本组织航空安保方案的长期可持续性；
9. 敦促所有成员国继续在财务上支持本组织，通过以人力和财务资源形式提供自愿捐助，开展编入经常性方案预算以外的航空安保活动；
10. 感谢航空安保专家组加快编制全球航空安保计划，并将该计划提交给理事会，以便在与各成员国进行磋商下对其进行批准；
11. 指示理事会在完善全球航空安保计划时审议从实施全球航空安保计划过程中汲取的经验，确保反映明确和集体的航空安保目的与目标及得到具体和可衡量指标支持，以指导国际民航组织、各国和利害攸关方确保航空安保的持续改进；和
12. 敦促所有成员国积极参与全球和地区工作，实现全球航空安保计划国家和地区层面的目的、目标、具体目标和优先事项。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的 国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

a) 国际航空法律文书

鉴于保护民用航空免遭非法干扰行为已通过以下各项公约得到加强：《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）、《制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充制止危害民用航空安全的非法行为的公约的议定书》（蒙特利尔，1988 年）、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）¹、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）和《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉的议定书》（2014 年，蒙特利尔）及制止此类行为的各项双边协定；

¹ 《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）于 2018 年生效。

大会：

1. 敦促尚未成为《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）和《蒙特利尔公约 1988 年补充议定书》、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）以及《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉的议定书》（2014 年，蒙特利尔）²的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。

2. 呼吁尚未成为上述航空法律文书缔约方的国家甚至在批准、接受、核准或加入之前，实行这些文书的原则，并要求制造可塑炸药的国家尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

3. 要求理事会指示秘书长继续提醒各国成为《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书、《关于制止非法劫持航空器的公约》的 2010 年补充议定书、《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉》的 2014 年议定书和《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的重要性，并提供在成为这些文书缔约方中遭遇任何困难的国家所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

鉴于由成员国颁布对此类行为进行严惩的国家刑法可极大地促进制止非法干扰民用航空的行为；

大会：

1. 呼吁各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法干扰民用航空行为的人员采取充分措施；特别是要在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

2. 呼吁各成员国对犯有非法干扰民用航空行为的人员采取有关引渡或起诉的充分措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款，和缔结适当协议，以规定引渡对国际民用航空进行犯罪性攻击的人员。

附录 C

技术安保措施的实施

鉴于保护国际民用航空免遭非法干扰行为需要本组织及其成员国不断保持警惕并采取积极的保障行动；

² 各项航空安保法律文书成员国的名单可从 www.icao.int 网站国际民航组织条约汇编项下查阅。

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和货舱行李、货物、邮件、信袋和快递包裹的运输相关的所有阶段和过程的安保以及保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组身份的证件的完整性以加强安保；

鉴于机读旅行证件还能够使各国之间进行高层合作，加大抗击护照欺诈的力度，包括伪造或仿造护照、冒用者使用有效护照、使用过期或吊销的护照或使用以欺骗手段获取的护照等；

鉴于使用机读旅行证件和其他旅客资料之工具，还可为安保目的进行部署，为国际民用航空系统增加一层重要防护，以便早在航空器登机过程开始之前，发现恐怖分子并预防非法干扰行为；

鉴于对航空货运和邮件的整个威胁要求必须采取全球性做法制定和实施安保规定和最佳做法，包括与世界海关组织（WCO）、万国邮政联盟（UPU）和国际海事组织（IMO）等相关国际组织进行合作；

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取安保措施的责任由成员国承担；

鉴于有效实施国际民航组织倡导的安保措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段；

鉴于必须采用一套广泛的风险管理策略和工具以期使安保措施与安保风险目标一致，确保航空安保措施的有效性和可持续性；

鉴于除了背景审查、合格认证和质量控制以外，只有通过雇用经过良好培训的安保人员，保护民用航空的反措施才能有效；

鉴于在各个层级为安保和非安保职能的所有人员建立一个强大的安保文化对于一个有效安保环境的发展和可持续性十分重要；和

鉴于需要进行技术、流程创新和适当的培训，实现有效和高效的航空安保和简化手续措施和确定安保检查制度的未来；

大会：

1. 敦促理事会继续以最高优先级通过与当前国际民航安保威胁相称的有效、基于风险和操作上可行的非法干扰行为预防措施，以虑及该威胁的创新性和不断演变性，并从威胁和风险角度不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款；

2. 敦促理事会通过标准，加强应对内部人员威胁；

3. 敦促所有国家以单独方式和以与其他国家合作的方式，为防止非法干扰行为采取一切可能的措施，特别是附件 17 所要求或建议的以及理事会所建议的措施；

4. 重申各国有责任在考虑到不断演变的威胁的基础上在其领土内实施有效的航空安保措施；

5. 敦促各成员国完全和可持续地实施附件 17 —《保安》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款，加强努力，实施关于航空安保的现行标准和建议措施(SARPs)以及有关航空安保的程度，监督其实施情况，采取一切必要步骤预防非法干扰国际民用航空的行为，并适当注意国际民航组织《航空安保手册》(Doc 8973 号文件)中所载的指导材料，以及国际民航组织受限制访问网站上所提供的其他与安保有关的指导材料；

6. 鼓励各成员国将民航安保作为国家、社会和经济的优先事项、规划与运行的一个基本组成部分来推动；

7. 鼓励各成员国与行业建立伙伴关系，制定、试用和实施有效的安保措施；

8. 鼓励各成员国和行业组织采取务实行动，制定和组织活动以在工作队伍中实施安保文化和安保意识方案，提高公众意识以进一步解决内部人员威胁问题，并与航空环境中所有利害攸关方合作实施这些方案；

9. 鼓励投资于网络安全战略制定工作的各成员国和行业组织继续制定一个全面的网络安全战略和机制，以确定和管理风险，包括分享与网络安全相关的适当信息；

10. 鼓励各成员国对其航空安保计划的方方面面进行有效监督，以确保安保措施得到有效和可持续实施。

11. 鼓励各成员国依照其国内法、规章和航空安保方案，并根据适用的标准和建议措施及各国的能力，以务实的方式促进实施航空安保措施，以便：

- a) 为了交流信息和及早发现对民用航空运行的安保威胁，酌情扩大各国和业界之间现有的合作机制；
- b) 共享与安保预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药、机场安保行为侦测、对机场工作人员的检查 and 背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用现代技术侦测违禁材料，预防将此类材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于风险的、适当和与威胁相称的、有效、高效、多层面、操作上可行、经济上可持续和可持续运作的航空安保措施，并考虑对旅客和合法贸易的影响；
- e) 加大保障航空货运和邮件安保系统努力的力度，办法是：
 - i. 建立强有力、可持续和适应性强的航空货运安保框架；
 - ii. 有效和可持续地实施健全的安保保障；
 - iii. 酌情就航空货运和邮件安保采取整体供应链做法；
 - iv. 建立和加强对航空货运和邮件安保的监督和质量控制；

- v. 开展双边和多边努力以协调各项行动，以便统一和加强航空货运和邮件安保及保障全球航空货运供应链；
 - vi. 同其他国家分享最佳做法和所吸取的经验教训，以便提高航空货运和邮件安保的整体水平；和
 - vii. 加强强化航空货运和邮件安保能力建设的各项举措；
- f) 考虑遥控驾驶航空器系统的潜在滥用，并采取安保措施，以防止其用于非法干扰行为；
- g) 确保对各国各自领土和空域中的民用航空威胁和风险进行评估，且各国尽可能迅速地向相关利害攸关方提供有关民航所有可能风险的信息；
- h) 通过与所有利害攸关方合作开展以下行动，应对针对陆侧区域，包括针对候机楼发起攻击的风险：
- i. 在有效和可持续性的安保措施与为旅客提供便利的需求之间保持切实的平衡；
 - ii. 实施一组灵活且切实的基于风险的措施，并明确有关各方的责任；
 - iii. 尽量避免在候机楼内部或附近区域因人群聚集而造成脆弱性；和
 - iv. 维持时刻保持警惕、威慑、预防、在不断变化的威胁面前以协调一致的方式应对和适应的文化；
- i) 确保保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；和
- j) 处理因内部人员利用工作人员及其对安保区和敏感安保信息的特权而造成的风险。

12. 呼吁各成员国加强使用其信息交流机制，尤其是使用由航空承运人提供的预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）数据，以加强航空安保和减少对旅客的风险，同时确保对隐私和公民自由的保护；

13. 呼吁成员国对国际民航组织根据联合国安理会第 2396 号决议制定和实施一个旅客姓名记录标准的工作给予支持和做出贡献；

14. 呼吁各成员国并在尊重其主权的同时通过合作及协调行动，以便一致、高效率和有效地执行标准和建议措施以及指导材料，并通过向旅行公众提供清楚、及时和现有的信息，把对标准的混淆或不一致的解释所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

15. 呼吁各成员国在要求另外一国实施安保措施对飞入该成员国领土的航空器加以保护时，应全面考虑在另外一国国内已经实施的安保措施，并在适当的情况下承认这些措施是等效的；

16. 要求理事会指示秘书长：

- a) 确保附件 17 — 《保安》和附件 9 — 《简化手续》的条款相互融合和补充；

- b) 通过应有关国家要求举行的提高认识的地区和次地区航空安保活动，继续促进制定有效和创新性安保进程和概念，包括与行业利害攸关方和设备制造商合作，制定下一代旅客和货物检查流程；
- c) 继续支持航空安保专家组的工作，以应对针对民用航空的新的和现有的威胁，并制订适当的预防措施；
- d) 促进制定相互承认的进程，以便协助各国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认各国按照附件 17 的要求所采取的航空安保措施在取得同样结果情况下的同等性，这些安排还立足于商定的全面和持续的验证进程以及就其航空安保系统有效地交流信息；和
- e) 继续与航空安保专家组协商以处理其他威胁和风险，包括对航空安保的网络威胁，以及对机场陆侧区域和空中交通管理安保的风险；

17. 指示理事会要求秘书长每隔一定时间，更新和修订国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）并制定新的指导材料，旨在协助各成员国对新的和现有的针对航空的威胁做出回应，并实施有关民用航空安保的规范和程序；

18. 指示理事会责成秘书长和航空安保专家组确保定期审议和更新国际民航组织全球风险背景综述（Doc 10108 号文件），该综述为航空安保提供了风险评估方法，各成员国可考虑利用该声明进一步制定本国风险评估，以及列入基于风险的评估，同时提出供通过附件 17 或国际民航组织任何其他文件中的新的和经修订航空安保措施时采纳的建议；

19. 指示理事会责成秘书长和航空安保专家组确保利用适当的专门知识领域，以便评估航空安保风险和制定标准和建议措施（SARPs）、规范、指导材料，以及处理航空安保问题的其他手段，包括和其他专家组协调；和

20. 指示理事会责成航空安保专家组对其职权范围与管理程序进行不断评估，以确保对专家组全面审议航空安保问题的能力没有任何限制。

附录 D

国际民航组织普遍安保审计计划

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划（USAP），已经成功地完成了 A39-18 号决议附录 E 的任务；

鉴于本组织的主要目标之一仍然是确保在全世界范围国际民用航空的安保；

鉴于各成员国承诺遵守附件 17 —《保安》标准和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款；

鉴于各国建立一个有效的安保监督系统，可支持执行国际航空安保的标准和建议措施（SARPs），并有助于这一目标；

忆及确保民用航空安保的最终责任都在各成员国；

考虑到普遍安保审计计划已经证明有助于查明对航空安保的关切，为解决这些关切提出建议；并且该计划继续得到各国的支持，促进各国努力履行其在航空安保方面的国际义务；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）的审计结果对了解全球、地区和个体国家航空安保态势做出重要贡献；且全球航空安保计划依赖于汇编的普遍安保审计计划持续监测做法数据，来确定各国是否达到安保水平目标；

认识到有效实施国家纠正行动计划以解决通过普遍安保审计计划审计所查明的缺陷，是为实现加强全球航空安保总体目标而开展的监测进程的一个重要的组成部分；

承认国际民航组织航空安保审计结果方面有限程度披露的重要性，要在既需要使各国认识到未解决的安保关切，又需要使敏感的安保的信息不公之于众之间保持平衡；

考虑到理事会批准了一个及时处理重大安保关切（SSECs）的机制；

认识到制定一项经协调的战略，通过高级别的秘书处监测和援助审查委员会，便利对各国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍安保审计计划，对成员国之间在航空安保一级建立相互信任，并对鼓励充分执行与安保有关的标准至关重要；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法自 2015 年 1 月 1 日起开始全面实施；

忆及大会第 39 届会议要求理事会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况；

大会：

1. 满意地注意到，普遍安保审计计划已经证明有助于查明对航空安保的关切，并为解决这些关切提出建议；

2. 表示赞赏各成员国在审计过程中所给予的合作，并提供安保专家，经认证作为普遍安保审计计划的审计员，在进行审计时担任短期专家，以及提供长期专家，担任普遍安保审计计划的审计组组长；

3. 要求理事会确保普遍安保审计计划持续监测做法继续，并监测各国可持续性地实施其航空安保系统、遵守国际民航组织与安保有关的标准以及实施国家纠正行动计划的能力，同时监督普遍安保审计计划持续监测做法的活动；

4. 注意到国际民航组织秘书处与各成员国协商审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法，并鼓励继续协作，以确保该方案继续满足成员国的需要；

5. 要求理事会指示秘书长实施改进，目的是确保对附件 17 标准的诠释保持一致，在运行上给予普遍安保审计计划持续监测做法更多关注并及时处理严重缺陷；以及对审计优先排序采用基于风险的做法，从而确保对成员国以基于风险和注重结果的方式遵循相关安保目标的情况进行有效报告；并对这些改进实施情况进行评估；

6. 核准普遍安保审计计划持续监测做法的安保审计结果有限披露的政策，尤其是关于立即通报存在着重大安保关切的政策；

7. 敦促所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：

- a) 签署有关普遍安保审计计划持续监测做法的谅解备忘录；
- b) 接受本组织与有关国家协调后安排的普遍安保审计计划持续监测做法的访问团；
- c) 便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；
- d) 编制并向国际民航组织提交所有规定的审计前的文件；和
- e) 拟定并提交一份用以处理普遍安保审计计划持续监测做法活动中查明之缺陷的适当纠正行动计划；

8. 要求理事会指示秘书长采取措施，尽快并在可行范围内尽量将普遍安保审计计划活动的融资要求纳入经常方案预算，从而确保该计划的长期财务可持续性；

9. 敦促所有成员国在符合其主权的适当情况下，共享国际民航组织进行的审计以及普遍安保审计计划持续监测做法活动的结果，以及被审计国家采取的纠正行动；和

10. 要求理事会向大会下一届常会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况。

附录 E

国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案 (ISD-SEC) 方案

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

鉴于尽管得到援助，但一些国家，特别是发展中国家，由于财政、技术和物质资源不足，缺乏航空安保监督能力，在全面实施预防措施方面仍然面临困难；

大会：

1. 指示理事会要求秘书长运用本组织的影响力促进各国和其他航空实体在全世界范围的工作，包括通过制定协调、有的放矢和有效的国际航空安保能力建设框架，向需要改善其航空安保监督的国家提供经协调的技术援助和支持；
2. 敦促各成员国自愿捐助资金和实物资源，以扩大国际民航组织航空安保提升活动的影响范围和影响力；
3. 指示理事会要求秘书长确保，所收到的针对“实施支助和发展 — 安保方案”的捐助全部只用于“实施支助和发展 — 安保方案”的活动；
4. 敦促有能力的国家在需要时协助提供有效和有针对性的能力建设、培训和其他必要的资源、技术援助、技术转让和方案，以便使所有国家形成更加强大的有效的航空安保制度；
5. 请各成员国利用国际民航组织在提供、便利或协调短期补救援助和长期援助方面的能力，补救其在实施附件 17 的标准和建议措施时存在的缺陷，并利用国际民航组织最佳运用普遍安保审计计划的审计结果的能力，来确定和调整航空安保能力建设活动，以惠及有需要的成员国；
6. 请各成员国还考虑要求得到其他国际和地区组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；
7. 敦促各成员国和各组织与国际民航组织共享与其援助方案和活动相关的信息，以推进有效和高效地使用资源；
8. 指示理事会要求秘书长通过收集与援助方案和活动相关的信息，推进对此类举措进行协调；
9. 指示理事会要求秘书长对国际民航组织援助项目的质量和有效性进行监测和评估，并就资金和实物资源的使用和此种捐助的探明影响提供定期报告；
10. 敦促各成员国和相关利害攸关方协同组织和实施能力建设活动，记录每一当事方所做的承诺；
11. 要求理事会责成秘书长更新和加强国际民航组织的航空安保培训方案、航空安保成套培训资料（ASTPs）和航空安保讲习班，并推动航空安保培训的其他方法，如电子学习和混合学习；
12. 敦促成员国为国际民航组织航空安保培训举措做出贡献；
13. 要求理事会责成秘书长监督、制定、促进、支持和定期重估国际民航组织航空安保培训中心（ASTC）网络，以确保维持培训标准和达到良好的合作水平；
14. 敦促成员国利用国际民航组织航空安保培训中心进行安保培训。

附录 F

理事会关于在世界不同地区的多边和双边合作的行动

鉴于各项国际航空安保法律文书和理事会通过的关于航空安保的标准和建议措施所规定的国家权利和义务可在国家之间的多边和双边合作中得到补充和加强；

鉴于多边和双边航空运输协定是旅客、行李、货物和邮件的国际商业航空运输的主要法律基础；

鉴于航空安保条款应成为多边和双边航空运输协定的一个组成部分；和

鉴于注重安保成果、承认同等性和一站式安保以及尊重多边和/或双边航空运输协定中规定的合作精神是政策原则，实施这些原则能够大大有助于航空安保的可持续性；

大会：

1. 认识到要成功地消除对民用航空的威胁，只能通过有关各方的共同努力以及所有成员国在各国国家机构与航空安保监管者之间建立起密切的工作关系方能实现；

2. 敦促所有成员国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款和 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本，在其多边和双边航空运输协定中插入一个航空安保条款；

3. 敦促所有成员国通过下列主要原则，作为航空安保国际合作的基础，并确保各国、国际民航组织和其他相关国际组织间的有效航空安保合作：

a) 尊重双边和/或多边航空运输协定中规定的合作精神；

b) 承认同等的安保措施；和

c) 着重于安保成果；

4. 敦促所有尚未参加国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络的成员国加入该网络，该网络是为通报对民用航空运输运行的紧迫威胁而设，目的是在每一国家内提供一个国际航空安保联络的网络，并强化其协调与合作，以确保通过航空安保百科全书（AVSECPaedia）交流最佳做法；

5. 敦促理事会要求秘书长推动能够建立各成员国之间交流航空安保信息的技术平台的各种举措；

6. 要求理事会继续：

a) 收集各国在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和

c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；

7. 指示理事会采取必需的紧急和迅速的行动，以便处理针对民用航空的新的和现有的威胁，寻求减少由于对必要措施产生的混淆或不一致的实施或解释而对航空旅行造成的不必要的扰乱，便利各国做出共同一致的反应，并鼓励各国与旅行公众进行明确的沟通。

附录 G

在航空安保领域的国际和地区性合作

认识到对民用航空造成的威胁需要各国和有关的国际和地区组织做出有效的全球回应；

大会：

1. 提请民用空中航行服务组织（CANSO）、国际原子能机（IAEA）、国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、国际海事组织（IMO）、欧洲安全与合作组织（OSCE）、联合国反恐怖主义委员会执行局（UNCTED）、联合国反恐执行工作队（UNCTITF）、联合国反恐怖主义办公室（UNOCT）、联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）、万国邮政联盟（UPU）、世界海关组织（WCO）、欧洲联盟（EU）、欧洲民用航空会议（ECAC）、国际航空运输协会（IATA）、国际机场理事会（ACI）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、全球快递协会（GEA）、货运代理人协会国际联合会（FIATA）、国际航空货运协会（TIACA）以及其他利害攸关方继续与国际民航组织合作，应尽最大可能保护国际民用航空免遭非法干扰行为；

2. 指示理事会考虑八国集团（G8）关于安保和便利国际旅行的倡议（SAFTI），继续与该集团及其他有关国家集团协作，如亚太地区亚太经济合作安全贸易（STAR）倡议针对便携式防空系统（MANPADS）所造成威胁制定反措施，并鼓励所有成员国实施这些反措施；和

3. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在打击恐怖主义的全球努力中合作。

A40-12/3 号决议：关于航空安保的宣言 — 申明全球对加强实施的承诺

大会认识到自国际民航组织第三十七届大会《航空安保宣言》以来对民用航空的持续威胁，包括最近于 2015 年 10 月 31 日对科加雷姆航空 7K9268 号航班和 2016 年 2 月 2 日对达洛航空 DA0159 号航班的攻击，以及 2016 年 3 月 22 日在布鲁塞尔机场和 2016 年 6 月 28 日在伊斯坦布尔阿塔图尔克机场的武装袭击，有必要加强全球航空安保；确认 2016 年 9 月 22 日通过的联合国安全理事会第 2309 号决议（UNSCR）以及国际民航组织理事会于 2017 年 11 月 15 日批准制定全球航空安保计划（GASeP）的重要性；赞赏地注意到埃及、巴拿马、葡萄牙和泰国为促进全球航空安保计划实施而举行的地区航空安保会议；以及 2018 年在蒙特利尔举行的第二次高级别航空安保会议，特此敦促成员国和利害攸关方采取以下行动加强国际合作，以应对民用航空的威胁：

- 1) 根据各自的能力加大力度实施 UNSCR 2309、2341、2395、2396 和 2482 号决议，并申明国际民航组织在保护国际民用航空免受非法干扰行为方面的全球领导地位；
- 2) 通过国家之间以及与利害关系方之间的信息共享，并通过继续关注国际民航组织的《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件），提高对民用航空威胁和风险的认知；
- 3) 进一步加强并促进国际民航组织标准和建议措施的有效适用，尤其侧重于附件 17 —《保安》；
- 4) 继续开发和分享新的创新方法，加强航空安保并应对持续存在和正在出现的威胁和风险；
- 5) 确保各国迅速实施关于应对民用航空网络安全的大会第 A40-12/2 号决议；
- 6) 采取切实可行的步骤，与航空界内的所有利害关系方合作，宣传安保文化和安保意识方案；
- 7) 鼓励航空安保与其他学科之间进行有效的协调与合作，确保对航空安保、简化手续和安保事项采取全面和协调的方法，建立健全的国家和全球航空系统；
- 8) 积极参与全球和地区性努力，在国家和地区两级充分实现全球航空安保计划的目标、宗旨、理想目标和优先事项，并与国际民航组织分享在实施这些行动方面的经验教训；
- 9) 确保有效实施附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款；
- 10) 根据联合国安全理事会第 2396 号和第 2482 号决议的目标，在充分尊重人权和基本自由的情况下，履行与使用预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）数据有关的义务；
- 11) 与其他国家、国际组织和行业伙伴合作，根据不让任何国家掉队的倡议，向有需要的国家提供技术援助，包括资金、能力建设、获取技术，以便可持续和有效地应对民用航空的安全威胁和风险；
- 12) 支持本组织与联合国其他机构和其他有关国际组织进一步合作与协调，促进加强全球航空安保工作；
- 13) 通过增加参与度和积极参与，增强本组织有效应对全球航空安保威胁和风险的能力，包括通过在总部和地区办事处对航空安保事项优先排序；和
- 14) 支持本组织地区办事处的工作，以促进航空安保的发展以及成员国和利害关系方之间的合作。