



A39-WP/483
EX/183
30/9/16

大会 — 第 39 届会议

关于议程项目 16 报告的草案文本

所附关于议程项目16的材料提交给执行委员会供审议。

议程项目 16：航空安保 — 政策

16.1 执行委员会在其第五次会议上，在理事会关于国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）的报告（WP/14 号文件）和理事会关于建立全球航空安保计划的报告（WP/15 号文件）的基础上，审议了航空安保这一主题。以这一信息为基础，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》的提案（WP/16 号文件）以及关于制定一项关于解决民用航空的网络安全问题的新决议的提案（WP/17 号文件）。此外，各国和观察员还提交了 23 份文件：WP/98 号、99 号、131 号、132 号、136 号、145 号、175 号、177 号、180 号、184 号、187 号、198 号、219 号、238 号、254 号、310 号、311 号、312 号、315 号、327 号、330 号、361 号和 373 号文件。

16.2 为了给讨论上述文件提供背景信息，委员会审议了由法国、新西兰和联合王国提交的对关于航空安保的第 2309 号决议（2016 年）（该决议由联合国（UN）安理会于 2016 年 9 月 22 日召开的特别会议通过）的更新版本，秘书长随后报告了其向联合国安理会进行的情况简介。

16.3 国际民航组织秘书长进一步报告说，第 2309 号决议（2016 年）认识到针对全球民用航空的恐怖主义威胁是一种针对国际和平与安全的威胁，呼吁所有国家实施有效措施来缓解这种威胁，并敦促各国与国际民航组织合作以支持该组织与安保相关的标准和建议措施的有效实施。

16.4 联合国安理会为促进国际合作与协作以应对以民用航空为目标的恐怖分子构成的威胁所做的工作得到了委员会的广泛支持。委员会认识到联合国关于恐怖主义和航空安保的决议将有助于提高人们对针对民用航空的威胁的认识，加强现有的航空安保标准的国际框架，并鼓励实施有效措施以应对这种威胁。各位代表还认识到，国际民航组织及其成员国在统一和调整航空安保优先事项时，该决议将会是一份对它们有用的参考文件。

16.5 特别是在联合国与国际民航组织在航空安保方面进行合作上，各位代表支持联合国安理会要求在国际民航组织与联合国相关机构之间进行持续合作，比如与联合国反恐怖主义执行局在查明航空安保方面的漏洞和易受攻击性上进行合作、与联合国反恐怖主义执行工作队促进航空安保领域技术援助的提供和能力建设上进行合作，以及与联合国反恐怖主义委员会进行合作。

16.6 在 WP/14 号文件中，理事会报告了 2014-2016 三年期内在实施国际民航组织全面的航空安保战略方面取得的关键成绩，并强调了在实施该战略方面取得的持续进展以及获得的经验教训。理事会还建议，在全球航空安保计划（GASeP）获得批准之前，将国际民航组织全面的航空安保战略的实施延长到 2017-2019 三年期。

16.7 鉴于 2014-2016 三年期内在实施国际民航组织全面的航空安保战略方面取得的成果和成就，理事会在 WP/15 号文件中介绍了一个关于制定全球航空安保计划的提案。该文件通过一套在国际上达成共识的目标和指标，将满足各国和各地区在协助指导所有国家以及其他利害攸关方强化航空安保努力方面的需要。

16.8 按照大会第38届会议的要求，并鉴于自大会第38届会议以来在航空安保领域取得的进展以及国际民航组织在该领域的未来工作重点，理事会在WP/16号文件中介绍了关于修订大会A38-15号决议——《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》的提案。

16.9 为努力进一步推动对管理网络威胁和风险采取一致和连贯的方法，理事会在WP/17号文件中提出一项关于如何更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、跨部门和职能性方法解决网络安全问题，同时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影响的重要性和紧迫性。此外，它还寻求获得国际民航组织、其成员国和行业利害攸关方对采取行动的全球承诺，以期协同和系统地解决民用航空的网络安全问题并缓解相关的威胁和风险。

16.10 在WP/98号文件中，斯洛伐克代表欧洲联盟和其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国介绍了关于航空安保优先事项的提案。这些提案以从实施大会A38-15号决议和国际民航组织2014-2016年工作方案中所取得的经验教训为基础，并将在对大会A38-15号决议的修订中得到反映，同时将在确定本组织2017年-2019三年期的航空安保方面的工作优先事项时得到考虑。

16.11 在WP/99号文件中，美国、欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议的其他成员国以及欧洲空中航行安全组织倡导采取一种协同的方法来缓解网络攻击造成的威胁。该文件赞同采取一种联合航空风险管理做法，该做法将确定用于识别、评估和缓解与网络攻击相关的风险的通用原则和方法，以便实现全球协调的网络快速恢复能力。而且，该文件还强调，迫切需要分享有关网络事件和威胁的信息，以帮助实现全球网络快速恢复能力并应对网络攻击不断演变的特性。

16.12 在WP/145号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）强调了跟上新的和正在出现的威胁的步伐以及积极制定旨在缓解与此类威胁相关的风险的措施和指导材料的重要性。特别是，该文件强调了陆侧攻击的增加以及旅客以外的人员（如机场工作人员）构成的威胁。该文件认识到国际民航组织在机场陆侧区域的安保方面取得的进展（最近已将附件17中的相关规定从建议措施升级为标准便是明证），并要求开展能力建设活动以帮助成员国应对内部人员构成的威胁。

16.13 在WP/175号文件中，新加坡代表22个成员国强调了应对网络威胁所构成的挑战的极端重要性。借鉴2015年7月在新加坡举行的民用航空网络安全会议上讨论的关键问题，该文件提出了监管者和利害攸关方在预先建立的框架内以及在国际民航组织的领导下可能采取的若干行动。特别是，它要求在各机构之间分享民用航空网络安全方面的信息和最佳做法，以帮助于各国和利害攸关方共同地和集体地查明趋势、识别威胁和制定有效的反制措施。

16.14 在WP/177号文件中，美国强调了在进行航空安保自我评估方面的经验。它提议，在下一个三年期，安保方面的一项非常重要的优先事项应该是重点对可供各国用于实施各项标准和建议措施（SARPs）以及进行安保系统评估的工具进行完善和强化。这样的工具可包括就如何提升作为航空安保国家质量控制方案的一部分的自我评估提供相关信息和最佳做法。通过对遵守情况数据进行根源分析，可能会发现实施方面的问题是系统性的，需要从根本上给予重视。

16.15 虽然国际民用航空组织及其成员国历来注重于查明民用航空环境所面临的外部威胁，但美国在 WP/180 号文件中指出，航空系统容易受到内部人员所带来的风险的侵害，这种风险几乎每个行业都存在，包括民用航空业。该文件敦促各民用航空机构和其他当局继续开展相关工作，认识、了解和实施适当行动，应对由内部人员造成的风险和加强安保，以直接支持国际民航组织附件 17 —《安保》第 4 章，同时虑及美国在应对和管理由内部人员造成的风险方面所取得的经验。

16.16 南非在 WP/184 号文件中强调有必要更好地承认在对液体、气溶胶和凝胶（LAGs）和防拆换安保袋（STEBs）适用安保管制措施方面存在的同等安保措施。本文件虽然承认成员国具有基本权利对经过其领土运输的液体、气溶胶和凝胶进行限制，但还是鼓励各国在这方面相互承认同等措施并加强协作。

16.17 民用空中航行服务组织（CANSO）在 WP/187 号文件中强调了保护航空网络内部所有数字信息和系统的重要性，并号召通过使用信息和通信技术（ICT）系统在很多航空界之间进行更好的协调。该文件还承认，根据利害攸关方的优先级，可以用不同的方式在整个航空系统内保护相关财产不受网络攻击。在这一方面，该文件支持处理网络安全问题应采用的一个通用做法，从而将网络安全与国家、地区和国际安保方案进行全面整合。

16.18 在 WP/198 号文件中，国际机场理事会（ACI）支持国际民航组织就陆侧保安正在采取的行动，并确定了一些被认为对于保护机场陆侧区域安全非常关键的重要行动，包括在相关机构（例如本地执法、情报机构和机场）之间更好地共享威胁信息的机制。该文件强烈告诫机场、机构、当局和各国之间对陆侧区域的构成可能存在误解。该文件还对在机场航站楼入口进行安检点提出质疑，这可能以人群聚集的方式产生新的薄弱点和目标。

16.19 通过借鉴最近进行的普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的经验，印度在 WP/219 号文件中指出一些访谈问题（PQs）对附件 17 中的标准和建议措施含糊其辞。通过建议引入一些新的标准和建议措施并删除一些访谈问题，该文件试图弥合访谈问题与规章之间的差异。

16.20 尼日利亚在 WP/254 号文件中强调了关于在全球范围内实施液体、凝胶和气溶胶（LAGs）检查的问题，该文件查明缺乏政策方面的协调一致性和缺少安检技术信息的共享是取消液体、凝胶和气溶胶携带限制所面临的主要挑战。

16.21 在 WP/310 号文件中，俄罗斯联邦支持国际民航组织理事会批准对附件 17 —《安保》的第 15 号修订，该修订引入了关于减少机场陆侧区域造成威胁的新的和更新的标准。该文件进一步提议引入一个新标准，要求各国在陆侧区域入口处设置 X 射线设备、固定式和手持式金属探测器，以及爆炸物探测器，对进入航站楼设施的所有人员进行初步安检。

16.22 俄罗斯联邦在 WP/311 号文件中提议，在客机上及航空器停机位上使用视频监控系统，作为一种确保实时监控的手段，以便于防范和调查非法干扰行为。该文件列出了为航空器装备这种监控系统的优点，并要求国际民航组织理事会审议制定这方面要求的必要性。

16.23 在 WP/312 号文件中，俄罗斯联邦概述了其航空安保监管框架，该框架考虑到了自己民用航空基础设施的内在薄弱环节，并根据这些基础设施的既定分类确定了适当的安保措施。该文件要求各国为强化航空安保、利害攸关方和基础设施进一步加强信息交流。

16.24 哥伦比亚在 WP/315 号文件中概述了国际民航组织/拉丁美洲民用航空委员会航空安保与简化手续地区小组在航空安保管理体系（SeMS）领域开展的工作。该文件强调了该小组对根据实施航空安保管理国家方案发展航空安保管理体系的承诺，以加强本地区内外的航空安保。为此，该小组要求成员国以技术专业知识的形式提供支持。

16.25 委内瑞拉在 WP/327 号文件中担心地指出缺少最近几年观察到的关于液体、凝胶和气溶胶方面的新信息，特别是附件 17 —《安保》中缺少相关标准。引入这些标准将有助于确保采用单一的国际做法来实施有关液体、凝胶和气溶胶的措施和控制。

16.26 在 WP/330 号文件中，巴拿马阐述了在现有国际民航组织指导基础上为建立一站式安保（OSS）体系而做出的地区努力，并请求大会为北美洲、中美洲和加勒比/南美洲地区核可这些努力。

16.27 在一份信息文件（WP/361 号文件）中，中国强调了在下列方面开展安保风险评估的努力：中国航空承运人海外分支机构；境外通航机场；以及通航中国的外国承运人。

16.28 在一份信息文件（WP/136 号文件）中，印度介绍了在其境内所有机场装备基于生物特征进出控制系统的工作，其目的旨在使印度机场的安保基础设施更加稳固。

16.29 在一份信息文件（WP/238 号文件）中，印度尼西亚报告了航空安保政策框架的进展以及在该国实施航空安保战略的情况，促请关注旨在预防非法干扰行为的航空安保举措。

16.30 在一份信息文件（WP/131 号文件），西班牙提供了关于西班牙机场和空中航行设施中航空安保的信息，以及与每个威胁等级相关的安保措施。

16.31 在一份信息文件（WP/132 号文件）中，西班牙促请关注其遥控驾驶航空器系统（RPAS）方面的立法举措，并介绍了不同类型和从事不同活动的遥控驾驶航空器系统的运行条件，以及对遥控驾驶航空器系统运营人的具体要求。

16.32 在一份信息文件（WP/373 号文件）中，世界海关组织（WCO）介绍了自大会上届会议以来，航空货运安保和手续简化的国际民航组织 — 世界海关组织联合项目方面取得的进展。

讨论

全球框架

16.33 委员会满意地注意到在 2014-2016 年的三年期间对国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）的实施情况，并以 WP/14 号文件为基础，支持提议的在 2017 年至 2019 年三年期内继续实施该战略，直至其被全球航空安保计划（GASep）所替代。

16.34 鉴于现有的威胁和风险环境要求各国仍将航空安保作为自己的优先事项，委员会支持在 WP/15 号文件所述概念的基础上加快制定全球航空安保计划（GASeP），同时感谢各国和行业为确保计划及时编制而给予的支持和贡献。各代表支持为定于 2017 年举行航空安保专家组第二十八次会议提交计划草案，供其审查。

16.35 认识到了与各国和利害攸关方进行磋商的重要性，委员会敦促国际民航组织确保航空安保专家组密切参与全球航空安保计划的制定，并敦促考虑采用其他形式的国家支持，例如提供主题问题专业知识。

下一个三年期的战略优先事项

16.36 委员会内部形成了广泛一致，即鉴于威胁和风险环境在快速演变，下一个三年期的优先事项应侧重如下各项：

- a) 加强国家、行业和其他利害攸关方所做的努力，以确保有效地和可持续地实施附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中安保相关标准和建议措施；
- b) 继续采取适当行动以应对和降低内部人带来的风险，并鼓励加大信息共享力度及在航空界内部交换成功的工具和关于该主题的其他指导方针；
- c) 在开发和利用开展自我评估所需的分析工具和技术以便有效实施安保相关标准和建议措施方面积累相关知识和进行能力开发；
- d) 加强威胁升级情况下的国际合作，以确保有效部署额外措施；
- e) 细化普遍安保审计计划（USAP）方法，以确保它继续提供一副关于地面安保措施的标准可靠画面；和
- f) 继续提高能力建设活动的效率，以确保提升各国纠正缺陷的能力。

网络安全

16.37 委员会承认保护民用航空关键基础设施、数据和信息及通信技术系统免于遭受网络威胁的迫切性和重要性，并同意有必要采取一种协调的做法，在全球一级使网络可靠性达到可接受和合适的水平。关于这一点，委员会欢迎 WP/175 号文件中提议的行动，尤其欢迎建立一个全球框架，供民用航空利害攸关方通过一种跨专业的水平做法来应对网络安全问题。委员会进一步鼓励国家和行业利害攸关方在国家与国际一级建立和参与政府/行业伙伴关系和机制，以便就网络威胁、事故征候、趋势和风险降低工作进行全面信息共享。

16.38 鉴于如上所述，委员会审议了关于**应对民用航空网络安全问题**的决议草案，该草案由理事会提议，旨在证明国际民航组织和行业通过一种协作、协调和全球性做法来应对网络威胁的意愿。委员会承认有必要推动采用一种始终如一和一致的战略对网络威胁和风险进行管理，并表示一致支持该决议草案。

陆侧安保

16.39 在讨论机场陆侧区域所面临的威胁时，委员会满意地指出，附件 17 — 《安保》中的拟议新标准和经修订标准旨在推动开展风险评估及在相关实体之间进行资源的有效协调和调动以应对陆侧问题，而非旨在规定特殊的做法或做出特殊的响应。为此，委员会告诫在实施陆侧安保措施时有可能出现安全漏洞，并同意认为，这些措施应由相关当局开展风险评估来加以支持。因此，委员会认为，在确定陆侧区域和拟定这方面的指导和培训材料时，应与上述做法和原则保持一致。

降低内部人威胁的措施

16.40 委员会承认民用航空对内部人带来的威胁仍然弱不禁风，并同意认为，国家应利用并共享现有指南和旨在降低此种与日俱增威胁的最佳做法。委员会进一步同意认为，国际民航组织及其成员国应发挥积极作用，以确保民用航空界可更好地了解和管理由内部人促成的针对航空系统所发起的攻击的范围。之后，委员会忆及关于该事宜的指导材料载于国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件 — 限制发行），并建议酌情更新该手册，以虑及此种威胁的不断演变。

液体、气溶胶和凝胶

16.41 委员会承认使用液体炸药仍是一项重大航空安保关切，并注意到南非和尼日利亚分别在 WP/184 和 WP/254 号文件中提出的问题，涉及到就液体、气溶胶和凝胶（LAGs）的安保管制措施问题进行政策的协调统一、信息的共享及加快指南和培训材料的拟定。虽然委员会承认成员国基本的权利对经由其领土的液体、气溶胶和凝胶的载运进行限制，但委员会进一步鼓励通过加强国家之间的协作对同等措施予以相互承认。许多成员国表示支持这些举措，在此方面，委员会提请航空安保专家组在对这些文件做出考虑的基础上继续开展其工作。

16.42 委员会审议了由委内瑞拉在 WP/327 号文件中提出的提议，涉及到在附件 17 — 《安保》中引入关于安保管制措施的新标准，这可能会涉及到在向机场安保限制区（SRAs）运入液体、气溶胶和凝胶时对它们进行检查。同意向航空安保专家组提交关于引入额外标准的提议，以供讨论和审议。

附件 17 和相关指导材料

16.43 委员会注意到了关于在培训、质量控制、空中安保人员、餐饮安保和行为检测方面制定额外的标准和建议措施的提案，以便弥合与安保相关的标准和建议措施与普遍安保审计计划访谈问题之间的差距。委员会认为，最好由航空安保专家组开展关于对标准和建议措施以及相关指导材料进行拟议修订的技术讨论。

16.44 委员会注意到了关于在附件 17 — 《安保》中纳入在处于停机位上的航空器上安装视频监控记录系统的提案。

其他政策问题

16.45 委员会赞扬了在北美、中美和加勒比（NACC）地区以及南美（SAM）地区实施一站式安保系统方面所开展的工作，以及为实现这一目标而采取的行动。代表们认识到在安保措施的有效性和简化手续之间取得适当平衡的重要性以及国际民航组织在促进一站式安保安排方面的作用，这类安排应以如下因素为基础，即商定一个全面的和持续的验证过程以及就其各自的航空安保系统资源进行有效的信息交流。

16.46 委员会对鼓励各国在国家民用航空安保方案（NCASP）的框架内纳入安保管理系统（SeMS）做法（如可行）表达了广泛支持。

16.47 在结束关于该议程项目的工作时，委员会同意在考虑到委员会拟议修订的基础上，向全会提交一份修订版的**国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明**，供其通过。

16/xx 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关防止对国际民用航空的非法干扰行为的政策的大会决议，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 A38-15 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明；和

鉴于大会审查了理事会关于修正 A38-15 号决议中包括附录 A 至 I 在内的国际民航组织持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 39 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保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，这些政策是大会第 39 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保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代 A38-15 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；

鉴于恐怖行为的威胁，包括由那些将航空器用做杀伤性武器、针对航空器使用便携式防空系统（MANPADS）、其他地对空导弹系统、轻武器和火箭弹，将作为简易爆炸装置组件的液体、凝胶和气溶胶带上航空器，使用简易爆炸装置进行破坏或企图破坏，非法劫持航空器，对航空设施包括陆侧区域的攻击和针对民用航空的其他非法干扰行为所造成的恐怖行为的威胁，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 A33-1 号决议和第 A36-19 号决议和 2002 年 2 月召开的航空安保部长级高级别会议的建议；

忆及大会第 37 届会议通过的关于航空安保的宣言；

忆及 2011 年和 2012 年举行的国际民航组织航空安保地区会议通过的联合声明；

忆及国际民航组织与世界海关组织于 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；

忆及 2012 年 9 月在蒙特利尔举行的高级别航空安保会议的公报以及会议的结论和建议；

满意地注意到为实施理事会于 2010 年 2 月 17 日通过的国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）及其七个战略重点领域所采取的行动。该战略为 2011 年-2016 年三年期的国际民航组织航空安保活动提供了框架；

铭记从实施国际民航组织综合航空安保战略过程中汲取的宝贵经验，它为应对当前和未来的航空安保挑战奠定了依据和坚实的基础，并应被用来制定全球航空安保计划（GASeP），作为不断加强航空安保的未来全球框架；

铭记联合国安全理事会第 2309 (2016) 号决议 — 恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保；

认识到为制定并完善全球航空安保计划与成员国全球磋商以及推广力度的重要性；和

认识到本组织有必要继续实施国际民航组织综合航空安保战略，直至全球航空安保计划充分制定并被批准实施。

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所有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，以国际民航组织综合航空安保战略下的战略方向为基础，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；
7. 感谢各成员国在 2014 年-2016 年的三年期期间以人力和财务资源形式向国际民航组织全面航空安保战略提供自愿捐助；
8. 敦促所有成员国继续在财务上支持本组织通过国际民航组织综合航空安保战略开展编入经常性方案预算以外的航空安保活动；
9. 指示理事会在建立基于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的全球航空安保计划时，审议从国际民航组织综合航空安保战略汲取的经验，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；
10. 指示理事会责成航空安保专家组加快编制全球航空安保计划，并在 2017 年下半年之前将该计划提交给理事会，以便对其进行批准以及就其与各成员国和主要利害攸关方进行磋商；

11. 敦促所有成员国积极参与全球和地区协商，以便使全球航空安保计划真正具有全球性，同时反映国家和地区层面的愿望、需求和优先事项。

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）、《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：

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）的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。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；

2. 要求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. 要求各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法劫持航空器的行为，破坏或破坏未遂行为，或其他非法干扰民用航空的行为或未遂行为的人员采取有力措施；特别是在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

2. 要求各成员国采取引渡或起诉犯有非法劫持航空器的行为，破坏或破坏未遂行为，或其他非法干扰民用航空的行为或未遂行为的人员的适当措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款或加强现行安排，和缔结制止此类行为的有关协定，在其中规定引渡对国际民用航空犯有暴力攻击的人员。

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；

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，和网络以及对机场陆侧区域的威胁和恐怖分子协助发起的攻击；

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；和

鉴于需要进行技术和做法创新，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. 敦促理事会给予通过与当前对国际民用航空安保形成的威胁相对应的预防非法干扰行为的有效措施以最高优先地位，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. 要求理事会，除了《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》所规定的国际炸药技术委员会（IETC）的任务之外，还要完成对侦测炸药或爆炸材料的方法的研究，特别是对可塑炸药以外的引起关切的对炸药加标注的研究，以便在必要时，发展一种适当的综合性法律制度；

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；

3 之二.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；

4. 敦促各成员国通过全面持续地落实附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定加强其对有关航空安保的现行标准和建议措施（SARPs）以及程序的实施力度，监督其实施情况，作为紧急事项弥补差距或不足，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 — 限制发行）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；

5. 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；

6. 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；

7. 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、操作上可行、经济上可持续和可
持续运作的，并顾及了对旅客和合法贸易的影响的航空安保措施；
- e) 处理液体、气溶胶和凝胶（LAGs）炸药持续构成的威胁，包括实施所需技术解决方案以
逐步解除在客舱行李中携带液体、气溶胶和凝胶的限制；
- f) 对来自对液体、气溶胶和凝胶实施检查的国家的航班，与来自对液体、气溶胶和凝胶实
行限制的国家的航班，同等对待；
- g) 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. 有效实施健全的安保保障；
 - iii. 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；和
- h) 考虑遥控驾驶航空器系统的潜在安保脆弱性，以防止非法干扰；
- i) 确保就对于民用航空空域的威胁和风险进行评估，以及各国及时向相关利害攸关方提供
关于对民用航空产生的所有可能风险的信息；和
- j) 通过与所有利害攸关方合作开展以下行动，解决针对陆侧面，包括候机楼区域攻击的风
险：~~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，同时考虑到需要在有效和可持续性的安保措施与旅客提供便利需求之间保
持实际的平衡。~~
 - 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. 避免在候机楼内部或附近区域出现人群聚集的地方；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；和
- k) 确保保护民用航空免受网络攻击和网络威胁。

8. 要求各成员国提高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），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；

9. 要求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釋所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

10. 要求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；

11. 要求理事会指示秘书长：

- a) 确保在安保措施的有效性不受损害的情况下，附件 17 和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；
- b) 如果相关，在国际民航组织会议的议程中包括处理航空安保项目；
- c) 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；
- d) 继续与航空安保专家组合作，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，包括对可进入机场安保设施的旅客以外的人员进行检查和实施安全控制措施；对旅客和行李加强检查；对货物、供应链和服务提供者采取适当的安保管制；以及甄选和培训安保措施的执行和实施人；
- e) 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，这些安排承认各国航空安保措施的同等性，这些措施在这些国家取得同样的成果，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
- f) 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；

12. 指示理事会要求秘书长每隔一定时间，根据需要更新和修订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的《航空安保手册》并制定新的指导材料，包括有关液体、凝胶及气溶胶和人的因素的详细指导材料；

13. 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，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；

14. 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

15. 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

针对非法干扰行为的国家行动

a) 非法干扰行为

鉴于非法干扰行为继续严重地危害国际民用航空的安全、正常和效率；

鉴于遭受非法劫持行为的航空器的飞行安全可能由于导航设备和空中交通服务的被拒使用、跑道和滑行道的封锁以及机场的关闭而受到进一步的危害；和

鉴于如果遭受非法劫持行为的航空器在仍处于被劫持状态下时被允许起飞，该航空器的乘客和机组的安全也可能受到进一步的危害；

大会：

1. 对新的和现有的威胁以及使用不断改变的运作手段进行非法干扰行为而对民用航空安保带来的挑战表示关切；

2. 忆及《芝加哥公约》、《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《芝加哥公约 1988 年补充议定书》、《2010 年制止非法劫持航空器公约的补充议定书》以及 2014 年《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》关于此事的相关条款；

3. 建议各国在制定其处理非法干扰行为的政策和应急计划时考虑上述因素；

4. 敦促各成员国向遭受非法劫持行为的航空器提供援助，包括提供导航设备、空中交通服务和允许着陆；

5. 敦促各成员国确保在其领土上着陆的遭受非法劫持行为的航空器在地面被扣押，但出于保护人的生命的压倒一切的责任而必须让其起飞的除外；

6. 认识到遭受非法劫持行为的航空器着陆国和该航空器经营人所属国之间进行协商，以及航空器着陆国通知推定的或明示的目的地国的重要性；

7. 敦促各成员国进行合作，以便对非法干扰行为共同做出反应，并在必要时动用遭受非法干扰行为的经营人所属国、制造国和航空器登记国的经验和能力，同时在各自领土上采取措施，解救该航空器上的乘客和机组成员；

8. 谴责成员国不履行其毫不拖延地归还被非法扣押的航空器和毫不拖延地向主管当局移交或引渡被指控犯有非法干扰民用航空行为的任何人员的案件的义务；

9. 谴责谎报对民用航空的威胁和要求成员国起诉这种行为的肇事者以便防止危害民用航空运行；和

10. 要求各成员国继续协助对此类行为的调查及对责任人的拘捕和起诉。

b) 对非法干扰行为的报告

鉴于非法干扰行为所涉国家向国际民航组织及时提交的正式报告，应该载有全面而可靠的信息，并且构成评价和分析此种行为的基础；和

鉴于国际民航组织关于非法干扰行为的在线数据库是迅速传播与航空安保事故征候相关信息的有效工具，成员国可随时通过国际民航组织保密门户网站 (<https://portal.icao.int>) 进行查阅；

大会：

1. 关切地注意到许多遭遇非法干扰行为的国家经常不向理事会提供关于此类行为的正式报告；

2. 敦促各国根据《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条以及附件 17 履行其义务，在非法干扰行为发生后，尽快提交这些条款及标准和建议措施所要求的全部相关信息，以使秘书处保持准确及完整的资料，并对各种趋势及新的针对民用航空的威胁进行分析；

3. 指示理事会指示秘书长，在具体非法干扰事件发生之日起的合理时间内，要求有关国家按照其国家法律向理事会提交关于此类事件的全部相关信息，特别是有关引渡或其他法律诉讼的信息；和

4. 要求理事会指示秘书长与航空安保专家组一道，对经报告的非法干扰行为进行监测、整理、核实和分析，向各国通报有关趋势及潜在的和新的威胁，并制定适当的指导，以阻止新的和现有的威胁。

附录 E

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 A38-15 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全和安保；

鉴于各成员国承诺遵守附件 17 和附件 9 中与安保相关的规定；

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；

虑及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；

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；

虑及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；

考虑到理事会已批准在 2013 年第二个周期审计完成后将持续监测做法（CMA）适用于普遍安保审计计划；和

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 38 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继续并监测各国有效实施航空安保监督系统的重要内容、遵守国际民航组织与安保有关的标准和建议措施以及实施国家纠正行动计划的同时，监督普遍安保审计计划持续监测做法的活动；

4. 要求理事会指示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的范围和方法，以确保该计划向各成员国提供关于地面航空安保措施有效实施情况的可靠信息；

45. 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；

56. 敦促所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：

- a) 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；
- b) 便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；
- c) 编制并向国际民航组织提交所有规定的审计前的文件；和
- d) 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；

67. 敦促所有成员国在符合其主权的适当情况下，根据请求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

78. 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 F

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. 指示理事会责成秘书长通过制定协调、有的放矢和有效的国际航空安保能力建设框架，为便利和协调向需要加强其航空安保监督的国家提供技术援助和支持；

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. 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；请发达国家对没有能力按照附件 17 的要求实施方案和技术措施方案的国家给予援助；

4. 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；

5. 请各成员国还考虑要求得到其他国际组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；

6. 敦促国际民航组织、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；

7. 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；

8. 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评估；

9. 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；

10. 要求理事会责成秘书长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，并推动在航空安保培训的其他方法，如电子学习和混合学习；

11. 敦促成员国提供培训文件，以协助今后制定和更新国际民航组织的航空安保培训方案，除其他外，包括航空安保成套培训资料和航空安保讲习班；

12. 要求理事会责成秘书长监督、制定、促进和定期重估航空安保培训中心（ASTCs）网络，以确保维持培训标准和达到良好的合作水平；

13. 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；和

14. 敦促国际社会考虑增加对各国的援助和加强国家之间的合作，以便能够从特别是通过国际炸药技术委员会（IETC）实现《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的宗旨和目标中受益。

附录 G

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 H

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）、非洲联盟（AU）、欧洲联盟（EU）、非洲民用航空委员会（AFCAC）、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。

航空安保宣言

大会认识到，鉴于针对民用航空的持续威胁，包括 2009 年 12 月 25 日对西北航空公司 253 号航班的破坏未遂事件，有必要加强全球的航空安保；并确认为加强国际合作而举行的地区性会议所产生的关于民用航空安保的联合声明之价值，特此敦促各成员国采取以下行动，加强国际合作，打击针对民用航空的威胁：

- 1) 加强并促进国际民航组织的标准和建议措施的有效适用，尤其注重于附件 17 —《安保》，并制定各项战略以解决当前和新出现的威胁；
- 2) 加强安保检查程序，加强人的因素和利用现代化技术来探测违禁物品和支持对探测爆炸物、武器和违禁物品技术的研究和开发，以便预防非法干扰行为；
- 3) 制订加强的安保措施以保护机场设施及提高飞行中的安保，并适当加强技术与培训；
- 4) 为航空货运的安保制订并执行强化和统一的措施及最佳做法，并考虑到需要保护整个航空货运的供应链；

- 5) 促进加强旅行证件的安全，结合生物鉴别信息，使用国际民航组织的公钥簿（PKD）对其进行验证，并承诺定期向国际刑警组织的丢失和被盜旅行证件数据库，报告护照遗失或被盜的情况，以防止将此类旅行证件用于非法干扰民用航空的行为；
- 6) 通过在各成员国之间适当地提供审计结果，提高各成员国对根据普遍安保审计计划（USAP）所查明的缺陷加以纠正的能力，这会促成更多地注重能力建设和技术援助工作；
- 7) 与其他国家、国际组织和行业伙伴合作向有需要的国家提供技术援助，包括提供资金、开展能力建设和技术转让，以有效地解决针对民用航空的安保威胁；
- 8) 促进在各成员国之间并与民用航空业界，更多地使用合作机制，包括作为一项安保辅助工具，通过收集和传送预报旅客资料（API）、旅客姓名记录（PNR）数据，来实现安保措施的信息交换以酌情避免冗余和早期发现并发送对民用航空安保的威胁之信息，同时要确保保护旅客的隐私和公民的自由；和
- 9) 共享各种关键领域的最佳做法与信息，比如检查和监察技术，包括对探测武器和炸药的先进检查技术的评估、文件安全和欺诈检测、行为检测和基于威胁的风险分析、对机场员工的检查、人员的隐私与尊严和航空器的安保。