



大会 — 第42届会议

执行委员会

议程项目13: 航空安保 — 政策

在国际民用航空组织（ICAO）地区办事处设立地区航空网络安全小组

(由委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交，拉丁美洲民航委员会（LACAC）² 16个成员国支持)

执行摘要

航空业的跨国性质及其快速数字化进程，使本行业成为一个高度互联的产业，依赖于多样而复杂的信息技术网络，要求采用更先进的技术优化网络效率，以适应全球航空业的新格局。与此同时，这种依赖性又使航空业面临日益广泛、不断演变且持续存在的网络风险，足以危害航空安全和安保。因此，网络安全已不再是一个孤立的问题，而是一项需要集体协调应对的挑战。各国应结合本地区的实际情况，根据各自能力寻求解决方案，以应对日益增长的网络威胁。

行动: 请大会:

- 指示理事会要求秘书处在国际民航组织各地区规划和建立地区航空网络安全小组。这是保障航空运输完整性、安全性、安保性和连续性不可或缺的战略步骤，以便按照国际民航组织《网络安全行动计划》的设想，促进构建一个更坚韧、更主动地应对网络威胁的态势;
- 确保这些地区航空网络安全小组由专业网络安全专家组成，以便根据网络安全专家组的工作和本地区需求，拟定关于防范措施和最佳实际做法的建议; 和
- 承认航空网络安全需要不同于其他领域的特定技术规范，并需与其他地区组织进行协调，以确保网络安全专家组制定的战略在各地区得到妥当落实。

战略目标:	本工作文件涉及每次飞行都安全和安保战略目标。
财务影响:	建议利用当前三年期经常方案预算中的可用资源和、或预算外捐助，实施本工作文件中提到的行动。
参考文件:	附件 17 – 《航空安保》 国际民航组织《网络安全行动计划》- 5.1.1、5.8.1、6.3.1、9.3.1、11.1.5 国际民航组织《航空网络安全战略》(国际合作)

¹ 西班牙文文本由委内瑞拉玻利瓦尔共和国提供。

² 伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、哥伦比亚、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭和乌拉圭。

1. 引言

1.1 民用航空是一个依靠多种技术的高互联性行业。如今，全球航空基础设施很大一部分建筑在复杂的信息技术网络上。这些网络在优化行业效率的同时，也使其面临日益广泛、狡诈且不断演变的网络威胁。其能量不止于窃取敏感信息，破坏运行和关键导航、通信和监视系统，还会严重损害航空业的声誉和对航空安全的信任，此仅为几例而已。

1.2 因此，必须设计有效的机制和渠道，以减轻或最小化航空业的网络风险，由于网络攻击具跨国性质，意味着一个国家遭受网络攻击可在整个地区乃至全球造成连锁反应，波及四方。网络安保不再是一个仅涉及航空安保的孤立问题，而是一项需要跨越国界、兼顾每一地区现实情况和特点集体协调应对的挑战。

1.3 网络威胁具有与传统航空安全和安保威胁不同的特点：其发展速度明显加快，新的攻击媒介和漏洞迅速涌现，可以在世界任何地方发起和实施；并且往往因其隐性而难以识别攻击者及其属性。这与其他通常需要物理存在或靠近接触的威胁或风险截然不同，彻底改变了检测、响应和调查的范式。

1.4 国际民航组织一直鼓励通过地区小组内网络安保讨论或类似安保举措协同努力；不过，在网络安保问题上，重要的是采取横向、跨部门做法，使航空各学科融汇其中。网络安保讨论往往涉及复杂的技术细节，要求对信息技术基础设施和航空运行均有透彻的了解。

1.5 这一切意味着，航空网络安保已达到如此复杂和关键的程度，因此必须在学有专精的业务专家组成的专业论坛中进行专门处理，高度重视，并须与航空安保领域类似小组或举措以及探讨航空网络安保相关议题的其他地区小组，协调开展工作。

2. 分析

2.1 拟议的地区专家组基本上是对国际民航组织网络安保专家组（CYSECP）的工作起到推广落实的作用，将全球战略转变为地区一级的实际行动，确保航空网络安保这一跨领域、多学科议题受到各地区的重视，并得到现实可行的妥当处理。为此，必须承认并继续推进专家组所做的扎实奠基工作：他们历经艰辛，结合复杂的航空环境，编制了各种手册、指南和最佳实际做法。

2.2 航空网络安保专家组的工作范围及其应用，往往并未得到各国的认知或充分利用。就此而言，国际民航组织地区航空网络安保小组将成为结合各区背景传播、调整和实施全球性指南的关键渠道。各国由此可直接受益于专家组的经验及其开发的资源，加速推进各地区航空网络安保态势的成熟。

2.3 正式建立地区航空网络安保小组是当务之急。地区小组可借鉴专家组的结构、组织形式和宗旨，复制一种能增强集体韧性的合作模式，不仅为了促进信息交流和专业培训，更应有助于实现协调一致、敏捷灵活的行动。这将确保采取更精准、更有效的措施，以保护信息技术基础设施和航空运行，进而保障我们各自地区航空业的完整性、安全性和连续性。