



A42-WP/645
EX/281
29/09/25

大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 13 的报告案文草案

现提交所附关于议程目 13 的材料，供执行委员会审议。

议程项目 13：航空安保 — 政策

13.1 执行委员会在其第八次会议上，根据理事会关于在阿曼马斯喀特举行的国际民航组织 2024 年安保周期间高级别部长级会议的成果（WP/13 号工作文件）和与冲突区和成员国义务相关的持续工作（WP/35 号工作文件）的报告，审议了航空安保（AVSEC）政策题目。委员会还审议了理事会关于更新下列决议的提案：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明（WP/11 号工作文件第 1 号修改稿）和民用航空的网络安全（WP/12 号工作文件第 1 号修改稿）。此外，还有由各国和观察员提交的 35 份文件：WP/78 第 1 号修改稿、WP/79、WP/86、WP/100、WP/101、WP/102、WP/111、WP/117、WP/118、WP/119、WP/120、WP/124、WP/165、WP/199、WP/200、WP/201、WP/233 第 1 号修改稿、WP/239 第 1 号修改稿、WP/240、WP/241、WP/324、WP/369、WP/370、WP/371、WP/398、WP/419、WP/438 第 1 号修改稿、WP/453、WP/454、WP/470 和 WP/482。

13.2 注意到以下信息文件：孟加拉提交的 WP/498、WP/513、WP/515 和 WP/516，喀麦隆提交的 WP/562，丹麦提交的 WP/586，多米尼加共和国提交的 WP/116 和 WP/198，印度尼西亚提交的 WP/551，哈萨克斯坦提交的 WP/580，大韩民国提交的 WP/561，沙特阿拉伯提交的 WP/80，国际运输工人联合会（ITF）提交的 WP/584 号文件和国际航空运输协会（IATA）提交的 WP/667 号文件。

马斯喀特宣言和拟由大会通过的决议

13.3 在 WP/13 号工作文件中，理事会介绍了在马斯喀特举行的 2024 年国际民航组织安保周期间高级别部长级会议的成果，其目的在于确保航空继续是推动全球进步的一支具有安保性且有韧性的力量。文件呼吁重申《关于航空安保和航空网络安全的马斯喀特宣言》中所作的承诺。

13.4 在 WP/11 号工作文件第 1 号修改稿中，理事会提议更新关于国际民航组织航空安保持续政策的 A41-18 号决议，以反映自大会第 41 届会议以来的发展情况。

讨论

13.5 委员会注意到 WP/13 号工作文件所述在阿曼举行的 2024 年国际民航组织安保周期间高级别部长级会议成果，并重申了《关于航空安保和航空网络安全的马斯喀特宣言》中的承诺。委员会还注意到，该宣言的关键要素已分别体现在 WP/11 号工作文件第 1 号修改稿和 WP/12 号工作文件第 1 号修改稿提出的对 A41-18 和 A41-19 号决议的修订中。

13.6 在介绍 WP/11 号工作文件第 1 号修改稿时，理事会忆及，国际民航组织大会第 41 届会议通过了 A41-18 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。依照 A41-18 号决议的执行条款 2，大会每届常会均须对该综合声明进行审查。

13.7 最后，委员会获得广泛支持，将提交大会通过经修订的 A41-18 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，并在其中纳入就此事项讨论时达成一致的关键要素。

13.8 一个成员国提议对 A41-18 号决议附录 G（在航空安保领域的国际和地区性合作）的新增执行条款 4 进行修订，修改后的表述为：“请成员国积极支持国际民航组织在航空安保和网络安全方面的各地区小组以及在不同地区的航空安保合作方案和小组，……”

A41-18 A42-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 A410-181 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 A410-181 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 421 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 421 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 A410-181 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仍然是对其安全和有序发展的主要威胁，因此民用航空应受到有效保障；

鉴于恐怖危害行为威胁的不断演变的性质，包括由藏匿的爆炸装置、放置在空运货物中的自制燃烧装置（IID）以及其他滥用航空货运系统进行不法行为的新威胁、藏匿的爆炸装置、陆侧攻击构成的威胁、包括便携式防空系统（MANPADS）的地对空威胁、其它远距离攻击、化学威胁、使用无人驾驶航空器系统（UAS）进行的攻击、航空货运系统滥用于恐怖主义目的、将航空器作为武器、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内部人员威胁，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，并有损民众世界人民对国际民用航空安全的信心；

鉴于针对航空运输的某些威胁、攻击场景和简易装置的复杂程度日益增加；

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被利用来从事各种犯罪活动，包括非法航空运送麻醉品和精神药物，以及贩卖人口、野生动物和其他非法物品，会显露或加剧可能遭到图谋进行非法干扰行为者利用的脆弱性；

忆及 A40-12 号决议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；~~

铭记联合国（UN）共同做法的重要性，由所有相关机构和专门机构开展合作与协调，承认航空部门是国家安全、繁荣与发展以及全球经济所依赖的关键基础设施；

铭记关于恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁的第 2178（2014）、2309（2016）、2341（2016）、2395（2017）、2396（2017）、2482（2019）和 2617（2021）号联合国安全理事会决议（UNSCR）；

铭记联合国全球反恐战略（2006 年）作为一项加强国家、地区和国际反恐努力的全球文书，其第八次审查于 2023 年由联合国大会决议（A/RES/77/298 号决议）通过；

铭记联合国安全理事会反恐委员会关于打击利用新兴技术进行恐怖主义活动的《德里宣言》（2022 年）；

铭记国际民航组织及其成员国为实施联合国全球反恐战略所付出的努力，以加强国际、地区和国家反恐工作，包括采取切实步骤增进成员国应对恐怖主义威胁的能力，并加强协调联合国系统开展的反恐活动；

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 月初次通过了该计划，并于 2024 年 6 月通过全球航空安保计划第二版；

认识到成员国需要在其他成员国、国际民航组织、地区机构、业界以及所有其他利害攸关方的集体支助下，加大努力实现为 2023 年和 2030 年制定的全球航空安保计划的全球理想目标，以建立并维持一个强大的全球航空安保体系，其基础是所有成员国全面和有效地实施国际民航组织航空安保标准；

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；

强调必须保持警惕，因为没有发生严重航空安保事件并不意味着风险降低，主动措施仍然至关重要；

认识到成员国、业界和其他利害攸关方一直需要促进航空安保意识的提高和强大而有效的安保文化；

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；

回顾 2018 年 11 月在蒙特利尔召开的第二次航空安保高级别会议的公报以及会议的结论和建议；

铭记 2024 年 12 月 11 日在阿曼马斯喀特举行的国际民航组织 2024 年安全周上通过的《马斯喀特航空安保和航空网络安全部长宣言》；

回顾各成员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；

认识到航空货运在运输医疗物资和疫苗等必需品方面发挥着至关重要的作用，正如在 COVID-19 大流行期间所见证的那样；带来的限制和公共卫生措施对航空业产生了严重影响，国际民航组织和成员国在就航空安保政策和措施作出决定时必须考虑到这种影响；和

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报；

鉴于在航空货物和/或邮件中放置燃烧装置的破坏行为或企图破坏行为给全球供应链带来了新的安保和安全风险，并对相互关联的国家经济和全球贸易造成毁灭性后果；

重申在 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）部长级宣言中的承诺，除其他外，需要应做好航空运行准备，以确保安全、可靠和有序的交通流量，并从当前和过去全球事件大流行病中吸取经验教训，以确保国际航空的长期复原力。

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. 憎恶地注意到旨在破坏飞行中的民用航空器和民用机场、以地对空威胁、对航空货运、邮件和供应链的燃烧威胁、使用无人驾驶航空器系统攻击和其他远距离攻击以及滥用民用航空器作为杀伤性武器造成机上和地面人员丧生的所有非法干扰行为和未遂行为；

3. 重申保护航空免遭复杂和尖端威胁安保对航空运输的可持续性至关重要，航空安保和网络安全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，如同适用于民用航空其他各个方面的情况；

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，根据附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定所要求和建议，以防止非法干扰行为，并惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、老练的行为者及同谋的资助者；

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其各自的能力实施联合国安理会第 2178、2309、2341、2395、2396 和 2482 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；

7 之二. 呼吁国际民航组织及其成员国实施《联合国全球反恐战略》和联合国安全理事会反恐委员会关于打击将新兴技术用于恐怖主义目的的《德里宣言》，特别是关于恐怖分子使用无人驾驶航空器系统（UAS）所构成威胁的不具约束力的指导原则中规定的内容；

8. 认识到国际民航组织在航空安保领域的领导作用，要求指示秘书长在国际民航组织内部及其地区办事处提高对航空安保的重视，并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；

9 之二. 敦促所有成员国确保有效实施国际民航组织的标准，共同努力实现国际民航组织全球航空安保计划（GASep）及其六个优先领域的理想目标，并积极参与全球和地区为实现这一理想目标所做的努力；

10. 指示理事会确保航空安保专家组对全球航空安保计划进行定期审查，使其保持相关性，其优先事项针对处理现有和新出现的威胁，并继续作为有用的工具以支持成员国努力实现附件 17 —《航空安保》的充分实施；

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中汲取的经验，包括航空业因 COVID-19 大流行的后果已发生的变化，确保其中载有明确和集体的航空安保目的与目标，同时考虑到将 2027 年、2030 年和 2033 年的全球里程碑作为国际社会评估所取得的进展的检查点，以及使用现有进程和工具监测进展的机制，以协助国际民航组织、成员国和利害攸关方确保航空安保的持续改进；

12. 指示秘书长利用与成员国和业界之间的协商机制继续全面审查和完善国际民航组织航空安保计划及方案，以确保这些计划及方案仍然有助于实现其预期目的并适应新的航空安保挑战，同时虑及创新性做法以进一步改进或加强他们的有效性。审查的结果，包括任何建议，应该定期向理事会进行报告；

~~13. 敦促所有成员国积极地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，考虑到为全球航空安保计划制定的 2023 年和 2030 年全球理想目标，~~
和

~~14~~13. 敦促所有成员国、行业和其他利害攸关方继续采取实际行动，加强航空安保文化，以支持安保措施的有效实施，并促进所有实体和个人的安保意识和最佳安保行为。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的 国际航空法律文书、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）、《制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《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》的 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）¹ 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成员国甚至在批准、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. 要求秘书长继续提醒成员国成为《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、《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成员国所要求的援助。

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；

¹ 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。

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成员国不断保持警惕并制定和实施减轻威胁的行动，包括载于附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定；

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；

鉴于对航空货运和邮件的整个威胁，包括在航空器上安置自制燃烧装置（IID）企图进行破坏，从而对空运货物、邮件和全球供应链造成燃烧威胁，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）和联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）持续共享信息和进行合作。在这方面，各国应分享为减轻自制燃烧装置而实施的最新最佳做法或分享为辅助侦测自制燃烧装置而开发的新技术；

鉴于确保政府机构、机场当局、航空器运营人和其他实体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，并考虑到对民用航空安全的任何意外影响。反过来，航空安全、安保和网络安全的有效协调将受益于共享的知识和增强的努力；

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和胜任称职的安保人员，保护民用航空的应对措施才能有效；

~~鉴于 COVID-19 大流行可能已要求根据情况而授权暂时放宽特定安保要求；~~

~~认识到仔细评估和处理航空运行恢复相关风险的重要性，特别注意因大流行病对工作人员的影响所导致的风险；~~

~~鉴于 COVID-19 大流行要求处理安保威胁和风险并虑及新的卫生相关风险，同时确保简化手续和可持续性的平衡；~~

鉴于在各个层级和跨整个航空领域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与旅客和货物简化手续措施，并确定安保检查制度的未来，同时认识到操作和管理当前和新出现的航空安保技术所需的专业技能，并雇用和培训工作人员使用这些技术所需的专业技能，同时努力吸引下一代航空专业人员；和

认识到及时和高效地对现有及快速发展的航空安保设备进行测试与认证对加强全球航空安保和满足日益增长的客运量需求至关重要。

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、基于证据及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. 敦促所有成员国以单独方式和以与其他成员国合作的方式，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. 重申成员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. 敦促各成员国完全和可持续地实施附件 17 —《航空安保》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— 限制发行）和国际民航组织《航空安保培训手册》（Doc 10207 号文件）所载的指导材料，以及国际民航组织受限制访问公共网站上所提供的其他与安保有关的指导材料；

5. 鼓励成员国高度重视为应对内部人员威胁最近通过的标准，确保在其各自管辖区内对其有效实施，并继续调整和采取措施应对这一威胁；

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和创新技术、技能和流程；

7 之二. 敦促各成员国和相关实体加强协作，改进安保设备认证程序，力求减少延误、消除标准差异，从而提升全球航空安保水平。

8. 鼓励成员国和业界协调努力，发展航空安保检查，以更加灵活地应对新威胁、更加无缝和以旅客为中心，同时确保持续实现附件 17 —《航空安保》中的安保目标；

9. 鼓励各成员国和所有航空实体推广强大和有效的航空安保文化包括制定工作队伍和公众的安保意识方案和活动，以强调安保人人有责；

10. 敦促成员国得到资源，确保有合格和称职的专业人员来规范、操作、维护和监督与航空安保相关的措施得到有效实施维持胜任称职、积极进取和训练有素的工作队伍，并采取行动以保证和维持 COVID-19 大流行之前已存在的工作人员能力；

11. 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，包括当限制或其他情况不允许进行现场监测活动时采用远程技巧，以确保安保措施得到有效和可持续实施。

12. 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，以务实的方式促进实施航空安保措施，以便：

- a) 为了迅速交流信息和及早发现对民用航空运行的安保威胁，包括网络威胁，酌情扩大成员国和业界之间现有的合作机制。在技术层面，这种迅速的信息共享应该包括所有相关专家；
- 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，侦测炸药和燃烧装置、机场安保行为侦测、对机场工作人员的检查和背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用先进现代技术侦测违禁物品和材料，预防将此类物品和材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于证据和风险的、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，并虑及对旅客、机组人员和合法贸易的影响；
- e) 加大保障航空货运和邮件安保系统努力的力度，办法是特别是减轻对航空货物和邮件的燃烧威胁：
 - 1) 建立强有力、可持续和适应性强的航空货物和邮件安保框架；
 - 2) 有效和可持续地实施健全的安保保障；
 - 3) 酌情就航空货运和邮件安保采取整体供应链做法；
 - 4) 建立和加强对航空货运和邮件安保的监督和质量控制；
 - 5) 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；
 - 6) 同其他成员国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
 - 7) 加强强化航空货运和邮件安保能力建设和创新的各项举措；
- f) 解决考虑无人驾驶航空器和先进空中出行（AAM）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) 确保对各自领土和空域中的民用航空安保威胁和风险持续进行评估，使用这些评估为反措施的制定提供适当信息并调整航空安保政策设置，且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：
 - 1) 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适当的平衡；
 - 2) 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；
 - 3) 尽量避免在候机楼内部或附近区域因人群聚集而带来的脆弱性；和
 - 4) 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，~~考虑到 COVID-19 大流行的影响以及大流行病已造成新的或加剧了现有内部人员漏洞的可能性。~~

13. 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读所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

14. 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并持续得到验证的安保措施，并在适当的情况下承认这些措施是等效的以避免重复；

15. 要求国际民航组织：

- a) 确保附件 17 —《航空保安》和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；
- b) 通过应有关成员国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，并制订适当和基于证据及风险的预防措施和指导材料；
- d) 鼓励各国和利害攸关方酌情通过双边或多边安排加强合作，以完善信息共享机制，提升安保设备测试与认证能力，从而应对不断演变的全球航空安保威胁态势；
- e) 促进制定相互承认等同流程的进程发展，以便协助成员国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认成员国按照附件 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持续地交流信息，~~和~~不给航空网络带来漏洞和新的风险；和

- ef) 继续与航空安保专家组和网络安全专家组协商以处理其他威胁和风险，包括复杂和尖端的威胁和风险、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；和。

16. 指示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 — 限制发行）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；

16 之二. 指示秘书长以适当间隔更新和修订国际民航组织《航空安保培训手册》（Doc 10207 号文件），并制定新的指导材料，旨在协助成员国招聘、选拔和培训其工作人员，包括考虑质量保证和人的因素，同时实施与民航安保有关的规范和程序；

17. 指示秘书长确保定期审查和更新国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件 — 限制发行），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，以及按照 Doc 10108 号文件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的建议；

18. 指示秘书长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；

19. 指示理事会对航空安保专家组的职权范围进行不断评估并建立治理程序，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；和

20. 指示秘书长继续确保将航空安保适当定位为国际民航组织秘书处的核心原则和职能组成部分，使其与国际民用航空的进步、可持续性和安全有序发展的关键重要性相称。

附录 D

国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA），已经成功地完成了 A401-148 号决议附录 D 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 — 《航空保安》标准和附件 9 — 《简化手续》中与安保相关的标准；

鉴于各成员国建立一个有效的航空安保监督系统，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持续监测做法⁴⁴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，促进成员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的审计结果对了解全球、地区和个体成员国家航空安保态势做出重要贡献；且汇编的普遍安保审计计划持续监测做法数据，也可用来确定成员国是否正在达到实现全球航空安保计划设定的理想目标⁴⁵里程碑，并可帮助航空安保专家组确定优先工作领域，包括制定和更新附件 17；

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持续监测做法审计所查明的缺陷，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，要在既需要使成员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，便利对成员国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍安保审计计划持续监测做法以及该计划的持续演变，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；

认识到通过上一个三年期增加了主要由自愿捐助资助进行的审计数量，普遍安保审计计划持续监测做法已从 COVID-19 大流行的影响中恢复和资源局限的影响限制了能够进行审计的频率；

忆及大会第 4140 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. 注意到普遍安保审计计划持续监测做法⁴⁶有助于通过审计和持续监测成员国的航空安保绩效促进了来改善全球航空安保；

2. 要求秘书长确保普遍安保审计计划持续监测做法继续评估与衡量可持续和有效实施附件 17 标准，包括酌情就其合规采取基于风险的做法、附件 9 的安保相关标准，以及审计的优先排序是基于风险的，且普遍安保审计计划持续监测做法及时处理严重的缺陷；

3. 表示赞赏各成员国在普遍安保审计计划持续监测做法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持续监测做法的审计员，在进行普遍安保审计计划 — 持续监测做法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持续监测做法的审计组组长；

4. 要求理事会确保普遍安保审计计划持续监测做法继续以及得到足够资源，并监督其活动，因为该计划监测成员国在建立和维持可持续的航空安保系统、遵守国际民航组织与安保有关的标准的能力以及实施纠正行动计划以及时处理普遍安保审计计划持续监测做法审计期间查明的缺陷；

5. 敦促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，并敦促秘书处与秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究小组协商，并酌情在航空安保专家组成员和观察员的协助下，继续提高该计划的有效性和效率，同时保持其质量；

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，包括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) 在国际民航组织安排的普遍安保审计计划持续监测做法活动之前，根据既定时间表编制并向国际民航组织提交所有规定的文件；
- c) 在进行普遍安保审计计划持续监测做法活动期间，便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；
- 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；和
- e) 在成员国和国际民航组织商定的时限内实施那些纠正措施。

8 之二. 敦促所有成员国按国际民航组织排定的日期接受审计，除非因不可抗力而无法接受，以确保及时提供相关信息，支持国际民航组织的其他方案和活动，并防止对审计计划产生负面的财务和行政影响；

8. 要求秘书长采取措施，尽快将普遍安保审计计划持续监测做法的人员配置及其活动供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；和

9. 要求理事会向大会下一届常会提交一份关于普遍安保审计计划持续监测做法实施情况的进度报告。

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；和

重申国际民航组织“不让任何国家掉队”战略目标的价值和重要性，其目的在于帮助有需要的国家，使其有更多机会获得有针对性和有效的航空安保和网络安全 培训、援助和能力建设，同时促进各国的长期自我可持续性。

大会：

1. 指示秘书长促进成员国和其他航空实体在全世界范围的工作，在国际民航组织航空安保援助和能力建设战略的指导下，通过鼓励经协调、有针对性和经优先排序的国际航空安保能力建设活动，向成员国提供有效的技术援助和支持；
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. 指示秘书长确保，所收到的针对航空安保实施支助和发展活动的捐助全部只用于这些活动；
4. 敦促有能力的成员国协助在航空安保领域提供有效和有针对性的能力建设活动。此种活动应包括培训、技术援助以及实施支助和发展、技术转让和在需要时提供其他必要资源，以便使所有成员国实现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. 指示秘书长尽可能地推进对援助方案和活动进行协调，包括收集与此类举措相关的任何可获得信息；
9. 指示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. 请秘书长更新和加强国际民航组织的航空安保培训方案、~~包括维持和开发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方案活动做出贡献；

13. 请秘书长监督、制定、促进、支持、维持和定期重估国际民航组织航空安保培训中心（ASTC）网络，以确保满足航空安保培训要求和达到良好的合作水平；和

14. 敦促成员国利用国际民航组织航空安保培训中心进行航空安保培训。

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航空法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成员国权利和义务可在成员国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，并确保成员国、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. 敦促国际民航组织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. 要求国际民航组织继续：

- a) 鼓励成员国报告其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，便利成员国做出共同一致的反应，并鼓励成员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成员国和有关的国际和地区组织做出有效的全球回应；和

认识到为加强联合国以共同方法支持成员国实施联合国全球反恐战略和相关的联合国决议和任务，制定了联合国全球反恐协调契约。

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）、非洲联盟（AU）、欧洲联盟（EU）、阿拉伯民用航空组织（ACAO）、非洲民用航空委员会（AFCAC）、欧洲民用航空会议（ECAC）、拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）、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. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在航空安保和边境管理领域的打击恐怖主义全球努力中合作，并要求秘书长利用本组织的专业知识协助联合国反恐执行局（UNCTED）进行国家访问，以评估成员国的反恐努力，包括取得的进展、仍存在的缺失以及技术援助需要的优先领域，并查明与恐怖主义有关的趋势和挑战以及在执行安全理事会相关决议时采用的最佳做法；和

3. 指示秘书长利用本组织在航空安保和边境管理领域的专业知识，支持联合国全球反恐协调契约框架的工作，以加强联合国预防和打击恐怖主义的共同方法，并协助联合国反恐办公室（UNOCT）向成员国提供技术援助和能力建设支持的努力，同时确保协调援助活动以避免工作重复并确保高效利用资源；和

4. 请成员国积极支持国际民航组织在航空安保和网络安全方面的各地区小组以及在不同地区的航空安保合作方案，这对于帮助各国实施国际民航组织的标准、提高运行效率以及促进各国航空安保方案和运行的长期自我可持续性都至关重要。

冲突区

13.9 理事会通过 WP/35 号文件概述了国际民航组织及各成员国为保护民用航空免于遭受在冲突区上空或其附近运行所面临的固有风险而开展的活动。

13.10 由加拿大提交并由以色列、哈萨克斯坦、肯尼亚、摩洛哥、新西兰、阿曼、大韩民国、美国、欧盟及其成员国、欧洲民航会议（ECAC）其他成员国、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALP）和空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）联署的 WP/120 号文件介绍了在加强冲突区风险缓解和防止悲剧进一步发生方面所取得的进展及未来相关工作，强调有必要更新 Doc 10084 号文件、加强军民协调，以及推进应急协调小组（CCT）框架。除其他外，该文件还呼吁提高对国际民航组织《民用 — 军用空中交通管理合作手册》（Doc 10088 号文件）的认知，制定涵盖实施支助、应急协调小组指导和培训的国际民航组织冲突区实施套包（iPack）。

13.11 埃及在 WP/201 号文件中强调该国在通过安保合作、能力建设和运行支助，协助受冲突影响国家重新融入全球民航系统方面所起的作用。除介绍埃及所开展的工作外，该文件还请国际民航组织协助其他从冲突或危机中恢复的国家，并敦促成员国分享技术专长和运行支助。

讨论

13.12 委员会重申国际民航界亟需在全球范围内持续加强冲突区的风险管理。虽然国际民航组织已制定全面指导，如第三版《冲突区上空或附近民用航空器运行风险评估手册》（Doc 10084 号文件），但各国及运营人的实施情况仍不均衡。会议指出现行指导需与时俱进，以反映新兴风险，其中包括对全球导航卫星系统（GNSS）进行干扰和军用及武器化无人驾驶航空器系统等先进武器系统的使用日益增多问题。为此，委员会建议国际民航组织审查 Doc 10084 号文件，以应对已查明的不足和日益严峻的脆弱性。

13.13 委员会注意到，由于缺乏既定的冲突区信息共享规程，航空器运营人和空中航行服务提供者等相关利害攸关方之间难以进行有效协调。因此委员会支持更安全天空举措等全球性举措，将其作为分享最佳做法与信息的有效途径，并请成员国和相关利害攸关方加入此类行动。

13.14 委员会还强调建立结构井然的军民合作框架的重要性，并认识到与军事利害攸关方进行接触所面临的固有挑战。为此，会上将国际民航组织 Doc 10088 号文件确定为推动此类合作的关键参考文件，确保各国既满足国内要求又履行《芝加哥公约》义务。

13.15 委员会欢迎加拿大为国际民航组织冲突区实施套包的开发所开展的工作和所提供的资金支助，该实施套包应提供实用工具，协助各国有效缓解冲突区上空及其附近的民用航空所面临的安全与安保风险。委员会特别指出，实施套包需包含针对应急协调团队的指导，并提高各方对该团队的认识，该团队旨在确保武装冲突导致空域中断时，在空中交通的中断最小化的情况下保障民用航空安全。

13.16 最后，委员会审议了国际和区域层面为帮助受武装冲突影响的国家恢复空中交通服务并降低相关风险所做的努力。在此方面，委员会赞扬埃及在通过航空安保协作来支持受冲突影响国家恢复国际航空连通性方面所做的努力，并承认此类努力是践行“不让任何国家掉队”战略目标的实践典范。委员会鼓励国际民航组织和成员国继续依照国际民航组织的规定和指导材料，通过结构化的双边援助机制提供技术和运行支助，协助那些正从危机中恢复的国家。

13.17 综上，委员会强调，国际民航组织在引导全球民航界优先应对冲突区上空及其附近的运行风险问题及加强风险缓解措施方面发挥着核心领导作用。尽管委员会注意到一些成员国的评论，但仍同意将 WP/35 号文件附录中所提议的应对冲突区对民用航空造成的风险的决议提交全体会议通过。除其他外，该决议还呼吁制定一个国际民航组织冲突区专项工作方案，以协助各国和运营人降低风险，并更好地管理空域的关闭与重新开放。

A42-xx 号决议：应对冲突区对民用航空造成的风险

忆及 2024 年 12 月 25 日阿塞拜疆航空公司 8243 航班不幸失事，并严重关切地注意到民用航空器在冲突区上空或附近被击落的类似事件，包括 2020 年乌克兰国际航空公司 752 航班和 2014 年马来西亚航空公司 17 航班；

忆及《国际民用航空公约》第三条分条重申不对飞行中的民用航空器使用武器的原则；

忆及根据《国际民用航空公约》及其附件，当军事活动或冲突对民用航空构成风险时，成员国应在其控制的空域内采取预防措施，包括酌情及时公布禁区、限制区或危险区；

认识到冲突区风险管理的复杂性日益增加，包括使用军事或武器化无人航空器系统（UAS）、全球导航卫星系统（GNSS）射频干扰（RFI）、电子战和防空系统构成的威胁；

忆及 A41-8 号大会决议，即军民协调应便利与空域使用者共享相关信息，特别是针对冲突区上空或附近的民用航空器运行；

认识到需要加强协调，及时传播风险信息 and 决策，并更新对国家和运营人的指导；和

忆及国际民航组织《2026-2050 年战略计划》的基本愿望之一是国际航空因事故和非法干扰行为导致的死亡为零。

大会：

1. 强烈谴责对飞行中的民用航空器使用武器，并重申在拦截的情况下，不得危及机上人员的生命和航空器的安全；
2. 重申各国必须避免对飞行中的民用航空器使用武器，如《国际民用航空公约》第三条分条所示；
3. 敦促尚未批准《议定书》（其中将第三条分条纳入《国际民用航空公约》）的成员国尽快批准该《议定书》；
4. 呼吁成员国根据《国际民用航空公约》及其附件，在军事活动或冲突对民用航空构成风险时，查明、通报并在其控制的空域内采取适当措施，包括酌情及时公布禁区、限制区或危险区；
5. 敦促成员国与其主管的空中航行服务提供者和航空器运营人分享相关信息，并确保他们及时评估和减轻对冲突区上空或附近民用航空器构成的风险；
6. 敦促成员国号召航空器运营人确保其飞行计划决策包括最新的风险评估和适当的风险缓解措施，同时以一切合理手段将有关冲突区的信息考虑在内；
7. 呼吁成员国改善和加强空中交通管理（ATM）方面的军民合作，并支持制定和实施地区空中交通管理应急管理框架；
8. 呼吁成员国支持全球倡议，如“更安全天空倡议”，将其作为分享最佳做法和信息的有效手段，包括现有的地区倡议，并推动有效实施关于减轻冲突区对民用航空构成的风险的全球标准和指南；
9. 指示理事会继续更新国际民航组织相关文件，包括国际民航组织《冲突区上空或附近民用航空器运行风险评估手册》（Doc 10084 号文件），以反映当前的运行和技术威胁，包括使用武器化无人航空器系统（UAS）、GNSS RFI 和电子战进行的攻击；
10. 指示理事会确保建立一个国际民航组织冲突区专项工作方案，以支持国际民航组织内部的跨领域努力；和
11. 指示理事会监测本决议的执行情况，并向大会下届常会报告进展。

全球航空安保计划（GASeP）实施经验

13.18 在 WP/370 号工作文件中，伯利兹代表中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国敦促各国加强适用于国内商业运营的政策、战略和安保措施，预防和减缓非法干扰行为。鼓励各国加强国内机场的威胁侦测能力，依据国际民航组织的标准和建议措施实现安保程序标准化，提高意识，培训人员，并改善机构间协调。

13.19 在 WP/470 号工作文件中，玻利维亚介绍了该国新的国家航空安保管理系统的实施情况，该系统为该国准备普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）审计提供了支持。该系统还包含一套用于收集、处理和分析民用航空安保数据的工具。玻利维亚倡导各国采用数字化工具管理安保数据，并鼓励开展知识共享。

13.20 在 WP/118 号工作文件中，巴西在 16 个拉美民航委员会（LACAC）成员国的支持下，强调巴西航空安保队的工作在将《全球航空安保计划》（GASeP）优先事项变成现实方面是一个成功的例证，并介绍了巴西强化航空安保的最佳做法。鼓励各国采取类似措施推动《全球航空安保计划》的全球优先事项。

13.21 在 WP/398 号工作文件中，阿曼重申了对航空安保的承诺，并介绍了承诺的具体体现，特别是承诺开展航空安保培训和本国安保机构的工作，鼓励开展国际合作进行知识、专业技能和支援的交流。

13.22 在 WP/239 号工作文件第 1 号修改稿中，巴拿马在拉丁美洲民用航空委员会 14 个成员国的支持下，说明了该国与本地区其他国家实施单方面一站式安保（OSS）的经验。认识到 OSS 依赖健全的验证方案，同时考虑到现有的指导和航空保安（AVSEC）专家组的优先事项，谨请委员会考虑是否需要由相关专家组制定额外的指导。

13.23 在 WP/100 号工作文件中，尼日利亚代表非洲民航委员会（AFCAC）强调，要实现雄心勃勃的目标，需要更强有力的安保监督和加强成员国之间的合作。该文件表明，实现两年内有 65% 国家的有效实施（EI）率达到或超过 75% 这一里程碑目标虽然雄心勃勃，但通过聚焦重点，这一目标切实可期。文件还强调了普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的审计频率和合格审计员在跟踪 2027、2030 和 2033 年里程碑目标方面至关重要。

讨论

13.24 委员会赞赏 WP/118 号和 WP/470 号工作文件，并赞赏这些文件中分享了关于整合国家航空安保活动和系统以支持 GASeP 方面的宝贵经验。委员会请国际民航组织在相关技术机构的支持下，探讨协助各国实施 GASeP 和促进全球一级交流最佳做法的更多渠道。此外，委员会还注意到阿曼就 WP/398 号工作文件中所述航空安保做出的承诺，并鼓励各国、地区集团和国际组织注意到在加强合作与协作方面可以利用的各种专门技能和设施。

13.25 在审议 WP/100 号工作文件时，委员会注意到在确保协调技术援助并将其用于实现已确定的 GASeP 里程碑目标方面的挑战，以及关于增加 USAP-CMA 审计频率的提议。委员会提醒不要单纯依赖增加审计频次，并指出 USAP-CMA 的资源有限，建议将该文件提交 USAP 工作队以供审议。委员会鼓励各国认识到 GASeP 中所有优先事项的重要性，同时强调全球合作与协作的重要性，特别是通过文件强调的信息分享和同行审议等举措这样做的重要性。

13.26 关于 WP/239 号工作文件第 1 号修改稿所述关于制定额外指导和提供技术援助支持各国实施一站式安保（OSS）的提议，委员会认识到各地区正在通过密切协作及分享最佳做法和专业知识，持续落实 OSS 安排。委员会注意到 OSS 安排具有避免重复实施安保管控的优势，同时也认识到有必要确保最高级别的安保标准得到持续实施和维护。委员会还注意到应让所有国家均知晓国家间达成的 OSS 安排，以便各国能够据此采取相应措施。此外，委员会还表示支持 WP/370 号工作文件中发出的信息，该信息提醒所有国家注意，必须确保国内航空安保业务与国际安保业务具备同等水平的稳健性与韧性，但注意到有评论指出国际民航组织的职责范围仍应聚焦于国际民用航空。

13.27 最后，委员会认可各国与行业利害攸关方在推进全球航空安保计划过程中付出的努力和坚定承诺，这些工作虑及了理想目标和全球优先事项，并为未来修订和完善全球航空安保计划提供了有益借鉴。

促进航空安保创新

13.28 中国在 WP/86 号工作文件中强调了其在使用 X 射线安检图像违禁品的人工智能（AI）自动识别方面取得的进展。该文件鼓励探讨采用人工智能驱动的识图技术来提升安检效能，包括将其纳入安检系统的开放架构（OA）。

13.29 在 WP/199 号工作文件中，大韩民国注意到人工智能在航空安保设备例如自动违禁物品检测系统（APIDS）和智能金属探测器中的使用越来越多，这加强了威胁检测水平，但强调需要对人工智能赋能系统的性能认证制定国际指南。

13.30 沙特阿拉伯提交的 WP/79 号工作文件强调，由于货运量和利害攸关方不断增加，航空货运部门的复杂性和安保风险不断攀升，强调需要根据全球航空安保计划（GASeP）进行数字化转型。请委员会考虑建议国际民航组织召开一次拟由沙特阿拉伯主办的航空安保数字化转型国际专题讨论会。

13.31 阿拉伯联合酋长国在 WP/419 号工作文件中强调了人工智能在航空安保和更广泛的民用航空领域带来变革的潜力，同时指出了相关风险。鼓励各国加强与其他国家和行业的协作，分享有关新兴人工智能趋势的信息和挑战，以充分发挥人工智能的潜力，实现更安全、更安保和更高效的航空旅行。

13.32 由国际机场理事会（ACI）提交的 WP/233 号工作文件第 1 号修改稿强调，需要通过双边和多边合作，采取统一的、全球协调的方法来测试和认证先进的航空安保设备。该文件认识到国际民航组织在帮助成员国加强协作、促进互认和完成认证框架现代化方面可发挥的作用。

讨论

13.33 委员会审议了 WP/86、WP/199 和 WP/419 号工作文件，这些文件阐述了人工智能在航空安保方面的变革潜力，特别是在航空安检系统、认证、运行效率、风险意识和劳动力发展等领域。委员会注意到各国在这一问题上采取的各种举措，如利用人工智能自动检测违禁物品（APIDS）的成功试点，委员会强调需要标准化的认证框架和特定的人工智能性能评估方法，注意到对人工智能集成设备的认证要求日益增多。

13.34 委员会认可，在以标准化方式为航空安保开发和利用人工智能方面，特别是在安检系统方面，国际合作和信息共享十分重要。因此，委员会认为，在人工智能赋能的航空安保系统的测试方面，各国进行信息共享和协作有助于统一方法并建立对人工智能技术的信任。委员会还注意到，对特定的人工智能性能评估方法和认证标准指导材料的需求与日俱增。

13.35 考虑到上述情况，委员会欢迎最近成立的航空安保专家组人工智能工作队（TF-AI），目的是制定全面的实施战略，提高航空旅行的安保和效率。由于航空中的人工智能技术具有跨领域性质，它还鼓励国际民航组织根据需要，与航空安保专家组和国际民航组织其他相关技术专家组和专家小组就这一事项方面的工作进行协调。此外，为确保在航空安保领域负责任、合乎道德和不偏不倚地使用人工智能技术，委员会强调，所有利害攸关方都应注意此类技术的风险和局限性，很重要是要谨慎行事并全面了解此类技术。

13.36 在 WP/79 号工作文件中，委员会审议了货运量增加和航空货运供应链复杂性上升的问题。委员会注意到全球航空货运部门快速增长所固有的安保挑战，以及可能被利用的安保漏洞和脆弱性，支持航空货运安保数字化转型的一般原则，并建议国际民航组织相关专家小组探讨可否组织一次旨在促进此种举措的活动。

13.37 委员会审议了 WP/233 号工作文件第 1 号修改稿，其中详述了在先进航空安保设备的测试和认证方面面临的挑战，以及缺少相关的统一和全球协调的做法。委员会注意到需要确保有效协调安保设备测试和认证过程中的各项工作，鼓励成员国和相关利害攸关方通过既有或新的协作机制来加强合作。

13.38 此外，委员会支持国际机场理事会提出的提案，即对综合声明的序言部分进行修订，以应对当前航空安检设备测试与认证框架所面临的挑战。尽管此次通过会场宣读确定的更新版序言已取代 WP/233 号文件第 1 号修改稿所提提案，委员会仍支持在该综合声明的执行条款中增补两项内容，见该文件附录 A。

航空安保工作的优先排序

13.39 在 WP/102 号工作文件中，澳大利亚在加拿大的支持下，强调航空部门面临着一系列动态的、日益复杂的威胁。鉴于非传统威胁行为者的崛起，应鼓励国际民航组织确保加强安保、网络安全和简化手续之间的关联，呼吁成员国和业界通过国际民航组织，特别是通过航空安保、网络安全和简化手续专家组开展密切协作。

13.40 在第 WP/454 号工作文件中，哥伦比亚请国际民航组织理事会和成员国优先处理无人航空器系统（UAS）的监管和控制问题，以保护安全、安保、基础设施和生命，具体做法是采用监管框架、安全运行标准、利害攸关方和公众意识战略、全球威胁数据共享系统以及机构间协调，以最大限度地减少恐怖主义或非法使用的风险。

13.41 在丹麦代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国以及由 EUROCONTROL 提交，并由巴西、哈萨克斯坦和秘鲁联署的 WP/111 号工作文件中，介绍了技术进步带来的机遇以及允许创新的监管框架的重要性。在这方面，文件强调了有针对性的援助对于缩小国家间技术差距的重要

性，以及专业人员队伍在维护全球航空安保方面的重要作用。请委员会考虑是否有必要在即将到来的三年期内召开一次高级别航空安保会议以重申各国对航空安保的承诺，以及制定一个《国际民航组织下一代航空专业人员航空安保战略》。

13.42 阿曼提交的 WP/482 号工作文件强调，越来越多地使用无人航空系统（UAS）导致整个民用航空生态系统面临越来越大的安保挑战，请国际民航组织制定统一的无人航空系统规则，以应对非法使用 UAS 带来的新威胁，并加强国际合作和信息共享，以应对跨境风险。

13.43 沙特阿拉伯在 WP/200 号工作文件中强调了先进空中出行（AAM）以及无人航空器系统和城市空中出行（UAM）等相关技术带来的安保挑战，包括未经授权访问、网络攻击和恐怖主义滥用的风险。

13.44 由阿拉伯联合酋长国提交并得到巴西、约旦、尼日利亚、卡塔尔、大韩民国、沙特阿拉伯、塞内加尔、南非和美国支持的 WP/78 号工作文件第 1 号修改稿强调了在航空安保方面开展国际合作、协调和支助的重要性。敦促各国按照既定原则加强合作，并鼓励提供自愿捐款、资源和专家支持，通过提供短期和长期专家来加强能力建设活动，包括普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）。

13.45 联合王国在 WP/119 号工作文件中强调，在威胁持续存在和资源有限的情况下，有必要对国际民航组织的航空安保工作给予优先。请委员会考虑是否有必要制定多年期航空安保目标 — 通过航空安保专家组进一步确定和协调，并与秘书处一起重点关注影响较大的问题。

13.46 WP/117 号工作文件由埃及代表非洲民用航空委员会提交，强调了不循规和扰乱性乘客行为对飞行中和机场的航空安全和运行造成的日益增加的威胁。文件呼吁各国、各组织和国际民航组织加强法律框架，确保一致执法，加强国际合作，并发起全球宣传运动。

13.47 在 WP/241 号工作文件中，国际航空运输协会（IATA）指出了国际民航组织航空安保机构和指导材料中可能需要改进的地方。在这方面，请大会鼓励所有成员国，包括参与国际民航组织安保机构的成员国，利用行业的技术投入意见，进一步加强安全和安保。

讨论

13.48 WP/102 号工作文件指出，民航面临的威胁日益复杂，涉及非传统的威胁行为者，因此敦促成员国确保全球对这些不断变化的威胁的应对措施始终有效。委员会强调持续关注航空安保的重要性，鼓励航空安保、简化手续和网络安全专家组之间开展更密切的协作。

13.49 此外委员会注意到 WP/111 号工作文件，强调应对这些不断变化的威胁需要对先进技术和有技能的专业人员进行投资，但指出一些国家在这些领域仍需要支助。因此，委员会同意，国际民航组织应考虑制定一个《下一代航空专业人员航空安保战略》，以加强全球工作队伍能力。考虑到所有这些优先事项，各方普遍支持下一个三年期在加拿大蒙特利尔召开一次高级别航空安保会议（HLCAS/3），委员会建议大会将此事项提交理事会审议，以确定会议的组织、议程及举办形式。

13.50 包括 WP/200、WP/454 和 WP/482 号文件在内的多份文件指出了先进空中交通和无人机的潜在滥用所带来的风险，强调有必要统一规章。委员会呼吁成员国加强对无人驾驶航空器的监管、管制和认知，强化跨机构协调，并在全球范围内共享威胁数据。会上对指导方针的草案表示欢迎，支持由国际民航组织相关专家组进一步审议此事。

13.51 委员会认识到，正如 WP/78 号文件第 1 号修改稿所指出的那样，推动航空安保需要国际协作、协调和支助。因此鼓励各国提供自愿捐款和资源，包括派遣执行短期和长期任务的航空安保专家，以支持有针对性的能力建设活动和普遍安保审计计划持续监测做法。在此背景下，委员会考虑到 WP/119 号文件中强调的资源限制问题，强烈支持对航空安保工作进行有效的优先次序排定，并支持在航空安保专家组和国际民航组织秘书处的协调下制定多年期目标，以推进此优先排序过程。

13.52 针对 WP/117 号文件所述的日益严重的不守规旅客问题，委员会认为有必要依据国际民航组织的适用指南采取一致的全球行动，实施合作措施，并支持开展旅客意识提升活动。一些国家对该文件中的若干拟议行动表示关切，委员会认为此类事项需进一步审议，并注意到负责处理该问题的责任由国际民航组织的多个机构承担，其中包括法律委员会和技术专家组。特别是针对审查附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《航空安保》以处理不守规旅客问题的提案，委员会建议由国际民航组织相关专家小组研议该文件中所述提案的后续推进方案。

13.53 最后，委员会赞扬行业在向国际民航组织及航空安保专家组等技术机构提供意见方面所发挥的作用，如 WP/241 号文件所述。此类意见仍然至关重要，鼓励各国在制定规定和完善指导材料时继续广泛采纳行业所贡献的意见，特别是那些积极参与国际民航组织航空安保专家小组的人员的意见。

航空网络安全

13.54 理事会提交的 WP/12 号文件第 1 号修改稿概述了国际民航组织过去三年期内的航空网络安全活动，提议更新关于解决民用航空网络安全问题的 A41-19 号决议，以强调有必要加强针对网络威胁的防护与韧性，这反映了国际民航组织在该领域所开展工作的持续发展。

13.55 巴西提交的 WP/240 号文件概述了该国根据国际民航组织航空网络安全战略 — 特别是支柱 6（事件管理和应急规划）和支柱 7（能力建设、培训和网络安全文化）— 来加强网络韧性的举措，并请各国根据本国经验推动制定网络事件管理计划及建立相关利害攸关方均参与的定期网络演习制度。

13.56 由哥伦比亚提交并得到拉丁美洲民航委员会 16 个成员国支持的 WP/369 号文件呼吁各国通过加强组织文化、技术基础设施和监管框架来实施可根据国情进行调整的国际民航组织《航空网络安全战略》和《网络安全行动计划》，以加强网络安全，并提议国际民航组织开发一项自评工具，供各国评估航空网络安全的成熟度。

13.57 由古巴提交并得到拉丁美洲民航委员会 17 个成员国支持的 WP/371 号文件强调了人的因素对航空安保人员的发展和行为能力的影响。着重指出需制定综合战略来加强人的因素和网络安全管理，包括与附件 17 和国际民航组织航空网络安全战略保持一致，并强调国际合作、风险评估、持续人员培训及健全的网络安全文化的重要性。

13.58 在由丹麦代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由巴西、哈萨克斯坦和秘鲁联署的 WP/124 号文件中，强调需针对航空网络安全采取一种全盘做法，以克服当前风险缓解措施分散问题。关键原则包括制定强有力的治理框架、将安保设计融入系统、开展与安全和安保规程相一致的主动网络风险管理、以及在所有航空领域开展基于能力的培训。

13.59 由萨尔瓦多代表中美洲空中航行服务公司成员国提交的 WP/324 号文件分享了中美洲空中航行服务公司成员国当前的网络安全做法，并确定了关键改进领域以增强系统应对新出现的网络威胁的韧性，同时要求国际民航组织支持各国建立监管框架、加强人员能力，并制定将网络安全纳入国家民用航空安保方案（NCASPs）的网络韧性计划。

13.60 由摩洛哥提交的 WP/101 号文件强调，有必要在国家层面加强民用航空当局与网络安全当局间的协调，以确保采取统一方法。该文件指出，国际民航组织《网络安保行动计划（CyAP）》行动项目 2.4 旨在通过此类协调机制改进治理，并鼓励国际民航组织考虑就此制定进一步的指导。

13.61 由阿曼提交的 WP/438 号文件概述了其在监管航空网络安全和参与 USAP-CMA 方面的经验，并鼓励其他国家在制定统一的网络安全治理架构时考虑其经验。

13.62 由委内瑞拉提交并得到拉丁美洲民用航空委员会 16 个成员国支持的 WP/453 号文件强调，航空网络安全具有国际属性，需要采取集体协调的方法，既要考虑各个国家的能力，也要结合影响网络威胁态势的地区背景，并提议在国际民航组织各地区办事处设立航空网络安全小组，以加强国际民航组织相关规定及指导材料的实施。

13.63 由航空航天工业协会国际协调委员会（ICCAIA）和航空公司飞行员协会国际联合会（IFALPA）提交的 WP/165 号文件要求国际民航组织建立内部协调治理框架，以应对安全、安保和运营领域的数字威胁，初期重点关注故意和恶意威胁。该文件还鼓励国际民航组织加快制定相关标准及指导材料，以在航空生态系统中实现统一有效的网络安全性能。

讨论

13.64 在讨论 WP/12 号文件时，委员会注意到国际民航组织过去三年在航空网络安全领域所开展的工作，并对这些工作表示满意。委员会还对国际民航组织及其专家组的工作表示赞赏。委员会尤其欢迎在识别国际民航组织标准中与航空网络安全相关的潜在空白方面所取得的进展，以及航空网络安全政策、指导材料、能力建设和意识提升举措的持续制定。

13.65 委员会审查了拟议的 13/2 号决议，并同意建议大会通过这一带有两处修订的决议，以取代 A41-19 号决议：解决民用航空网络安全问题。

~~A41-19~~A42-XX：解决民用航空网络安全问题

鉴于国际航空系统是高度复杂和综合互联的系统，由数据、信息和系统组成，它们对民航运行的安全、和安保、效率和能力都至关重要的系统组成；

注意到航空领域越来越依赖数据、信息、数据和系统的可用性和完整性、保密性，以及在特定情况下其保密性；

认识到航空网络安全对于航空运输的可持续和高效发展至关重要，因此应予以优先重视并提供适当的资源；

考虑到对民航的网络威胁正在快速持续演变，其规模、复杂程度和频率都在不断增长，并且如同在网络和现实领域，航空继续成为网络领域犯罪份子恶意行为者的目标，并且网络威胁可以演变，影响到全世界范围的关键对民用航空的关键基础设施造成重大风险系统，可能危害航空安全、安保、效率或能力；

~~认识到不是所有影响民用航空安全、安保、效率或能力的网络安全事件网络事件都是非法和/或故意针对民航的；~~

认识到网络安全挑战和解决方案的多面性和多学科特点，并注意到网络风险可同时影响到和扩散到广泛的航空领域并迅速扩散；

~~认识到不是所有影响民用航空安全、安保、效率或能力的网络安全事件网络事件都是非法和/或故意针对民航的；~~

重申《国际民用航空公约》（芝加哥公约）规定的义务来确保民用航空的安全、安保和持续性；

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补充议定书》（北京议定书）将改进全球法律框架，把对国际民航进行网络攻击作为犯罪行为应对，因此各国成员国广泛批准和实施这些文书将确保这些攻击无论发生在世界何处，都会受到震慑和惩罚；

重申解决加强民航关键系统、数据和信息数据、信息和系统的保护以防止和抵御网络安全和网络复原力不受网络威胁和危险风险的重要性和紧迫性，包括民用和军用航空与其他相关部门之间的共用接口；

考虑到需要协同工作，努力制定有效和协调的全球框架来应对航空网络安全框架，和支助以协调一致的方式防止和抵御这个部门受到全球航空系统网络安全和网络复原力，应对可能会带来民用航空安全和/或安保危险的网络安全威胁和风险；

认识到国际民航组织在航空网络安全和网络复原力方面跨越各个不同航空学科的领导力和工作；

认识到航空网络安全需要在全球、地区和国家层面进行协调，从而支持保证防止和抵御措施和程序风险管理体系的一致性和全面互操作性；

认识到各国制定和实施明确和全面的航空为民航网络安全计划建立清楚的国家治理和问责制的重要性，该计划应涵盖民航网络安全的法律、法规、政策、程序和措施，包括指定负责航空网络安全的国家主管当局与有关国家当局和机构协调，和

认可旨在协作和整体解决网络安全问题方面相关的规定、指导材料和倡议、行动计划、出版物和其他媒体的价值；和

考虑到 2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日在蒙特利尔举行的第 14 届空中航行会议的成果，以及 2024 年 12 月 11 日在阿曼马斯喀特通过的《关于航空安保和航空网络安全的马斯喀特宣言》的规定。

大会：

1. 敦促成员国通过、和批准和实施 2010 年《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》《北京公约》和 2010 年《制止非法劫持航空器公约补充议定书》《北京议定书》，将其作为处理民航网络攻击的方法；

2. 呼吁各国和业界利害攸关方采取下述行动来应对针对民航的网络威胁：

- a) 实施国际民航组织航空网络安全战略，并利用国际民航组织网络安全行动计划作为工具来支助其实施航空网络安全战略；
- b) 制定并实施国家航空网络安全计划，涵盖战略航空网络安全目标、治理和职责、政策、通信、网络风险管理、事件响应和恢复、身份管理、能力建设和培训、法规合规和审计、监测和持续改进、文件和记录保存，目的是以整体方式应对所有航空学科面临的民航网络威胁和风险；
- c) 制定并实施支持航空网络安全计划实施和监测的流程和工具；
- d) ~~b)~~ 作为国家航空网络安全计划的一部分，指定航空网络安全主管当局，并确定该当局和相关国家航空和非航空部门之间的互动；
- e) ~~c)~~ 确定国家机构和业界利害攸关方在民航网络安全方面的责任；
- f) 得到足够的资源，确保具备和持续培训合格和称职的航空和网络安全专业人员，他们能够监管、操作、管理、维护和监督相关航空网络安全法律、法规、政策、程序和措施的有效实施；
- g) ~~d)~~ 制定和实施强大的网络安全风险管理框架，将网络风险管理整合到吸取相应相关的安全、和安保、效率和能力风险管理做法，和采纳基于风险的方法，来加强保护重要的民航数据、信息和系统、信息和数据并使其抵御网络威胁和风险；
- h) ~~e)~~ 酌情制定法律、法规、政策、程序和措施并分配适当资源来确保，针对关键的航空系统：系统架构在设计上是安全的；系统受到保护并具有韧性；数据在存储和在使用及迁移时安全并可用；系统监测和网络事件检测和报告以及方法得以执行；网络事件响应和恢复计划配合既定的紧急响应和危机管理计划得到开发和实施；以及进行网络事件的法医分析；

- i) 设计并实施制定和实施实际行动，以加强跨民用航空领域跨所有民航实体的网络安全文化；

~~f) 鼓励政府/业界针对航空网络安全战略、政策和规划以及信息共享进行协调，从而帮助确定需要解决的关键漏洞；~~

- j) ~~h)~~ 结合实际需要，在国内和国际范围建立并参与政府/政府和政府/行业之间的伙伴关系和机制，系统地共享有关网络威胁、事件、漏洞、危害指标、趋势、和缓解措施、最佳做法和经验教训的信息；

- k) ~~g)~~ 鼓励民用/军方与相关国家实体，包括但不限于军事、执法和网络安全部门，建立合作机制，以识别、保护和监测民用和军事航空系统接口可能影响民用航空系统的常见漏洞和数据信息流，并合作缓解和防范响应常见的网络威胁，以及应对网络事件和从中恢复网络事件；和

- ~~j)~~ 鼓励各国继续为国际民航组织在制定国际标准、战略和最佳做法时做出贡献，以支持推进航空网络安全和网络复原力；和

- l) ~~k)~~ 根据平行、跨部门和功能性的方法，继续协作和促进制定国际民航组织的航空网络安全框架，涵盖航空安全、航空安保、简化手续、空中航行、通信、监视、空中交通管理、航空器运行、适航性、以及其他所有相关航空学科，以便全面解决对航空安全、安保、效率和能力的网络威胁和风险。

3. 指示国际民航组织：

- a) 继续推动普遍通过和批准 2010 年《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和 2010 年《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）；和
- b) 继续确保通过国际民航组织解决航空网络安全问题的新机制国际民航组织所有相关实体之间的协作，以跨领域和整体的方式考虑和协调航空网络安全和网络复原力问题。

4. 宣布本决议替代 A41-19 号决议。

13.66 委员会认识到，如 WP/240 号文件所述，制定并实施网络事件应对与恢复计划对于帮助各国及利害攸关方提升网络安全态势和有效应对网络事件至关重要。委员会建议国际民航组织理事会将该主题转交本组织相关专家小组，以便其在相关工作事项中借鉴巴西的经验。

13.67 委员会承认，如 WP/369 号文件所述，将国际民航组织《航空网络安全战略和《网络安全行动计划》与各国实际情况相结合，对于有效应对民用航空面临的网络威胁与风险具有重要意义。在讨论国际民航组织拟开发自我评估工具以支持各国评估其航空网络安全成熟度的提案时，委员会肯定了该提案的潜在效用，并建议国际民航组织理事会将该提案转交该组织相关专家组审议。

13.68 委员会认识到，如 WP/371 号文件所述，在应对民用航空各领域（包括航空安保人员）面临的网络威胁和风险时，人的因素非常重要。委员会一致认为国际合作、网络风险评估、持续的人员培训、信息共享和强大的网络安全文化具有重要意义，同时强调需在国际性举措与国家要求之间取得平衡。委员会同意文件中的拟议行动，同时将其范围扩大到涵盖所有航空领域。

13.69 委员会承认，如 WP/124 号文件所述，采用整体方法应对航空网络安全至关重要，包括制定强有力的治理框架、在系统中嵌入安保设计、开展与安全及安保做法相一致的网络安全风险管理，并在所有航空领域开展基于能力的培训。委员会还同意有必要在航空网络安全培训中采取协作方式，以利用现有资源。委员会请国际民航组织继续在所有相关航空领域整体性推进网络安全工作，同时加强其在标准和建议措施及政策方面的工作，并推动针对能力建设举措的实施采取一种协作做法。

13.70 委员会注意到，如 WP/324 号文件所述，COSECNA 成员国在提升民用航空应对网络威胁与风险的防护能力和韧性方面的经验。委员会认可合作、监管框架、信息共享、能力建设以及网络事件管理计划对于提升组织的网络安全态势的价值，同时同意扩大该文件所列行动的范围，涵盖所有相关航空学科，以支持针对航空网络安全采取一种全盘做法。委员会建议国际民航组织理事会将该提案转交该组织相关专家小组审议。

13.71 委员会承认，如 WP/101 号文件所述，国家民用航空当局与国家网络安全当局间需要协调，以支持采用一致和统一的航空网络安全方法，并鼓励国际民航组织考虑就此制定进一步的指导。最后，委员会建议国际民航组织理事会将该提案提交该组织相关专家小组审议。

13.72 委员会讨论了 WP/281 号文件中关于建立适当航空网络安全治理架构的提案。对此，委员会一致认为各国有必要建立完善的治理架构，以协调不同航空领域内航空网络安全的监管和监督职能，并确保在国家层面上就该议题与航空及非航空机构及利害攸关方进行协调。然而，鉴于各国在监管和监督航空安全、安保、效率及网络安全方面的治理架构各不相同，委员会认识到，各国在确定国家航空网络安全的主管当局时需要保持灵活性。

13.73 委员会承认，如 WP/453 号文件所述，地区合作对于进一步提升航空业应对网络威胁与风险的防护能力和韧性的价值。在讨论关于在国际民航组织所有地区设立专职的航空网络安全小组的提案时，委员会忆及第十四次空中航行会议的 4.2/1 号建议，该建议呼吁各成员国通过规划与实施地区小组、地区航空安全小组以及地区航空安保与简化手续小组的协调流程，使地区空中航行、安全、安保及简化手续计划中的航空网络安全活动保持一致。根据上述情况，委员会建议国际民航组织理事会制定并实施适当机制以加强航空网络安全的地区合作，同时虑及资源的可用情况。

13.74 在讨论 WP/165 号文件时，委员会一致认为，有必要通过多学科治理架构，全面应对民用航空面临的网络威胁与风险，其中包括国际民航组织的相关工作。委员会提醒应避免使用“数字威胁”这一表述，因该术语并未在国际民航组织航空网络安全背景下予以界定，并指出，国际民航组织已建立的航空网络安全治理架构，以及理事会网络安全特别协调委员会和网络安全专家组的工作与职责，已体现了提案关于针对航空各领域的网络威胁与风险采取协调一致、整体应对方式的要求。委员会同意关于国际民航组织应加快制定航空网络安全规定和指导的提案，同时忆及第十四次空中航行会议的 4.2/1 号建议，该建议要求提供及时的、相关的且可操作的指导材料以满足成员国及其他航空利害攸关方的需求。委员会不同意让国际民航组织通过其地区网络加强关于协同应对网络威胁的意识和沟通工作的提案，因为这么做的话，将使该组织承担超出其职权范围的业务职能。

— 完 —