



A41-WP/613
EX/286
4/10/22

大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 14 的报告案文草案

现提交所附的关于议程项目 14 的材料，供执行委员会审议。

议程项目 14：航空安保 — 政策

14.1 在其第七次和第八次会议上，执行委员会根据理事会关于全球航空安保计划（GASeP）（WP/4 号文件）以及 2021 年国际民航组织安保文化年（YOSC）（WP/23 号文件）的实施报告，审议了航空安保（AVSEC）政策的题目事项。委员会还审议了理事会关于对《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》（WP/5 号文件），以及关于民用航空网络安全（WP/22 号文件）的以下决议进行更新的提案。此外，各国和观察员提交了 39 项文件：WPs/137、331、75、333、189、387、222、282 号文件第 1 号修改稿、152、349、293、422、347 号文件第 1 号修改稿、130、154、156、388、267、480、518、524、517、330、25、271、238 号文件第 1 号修改稿、302、243、539、74、158、281、231、241、151、416、374、64 和 423 号文件。

14.2 在 WP/137 号文件中，孟加拉国提出了拟在下一版全球航空安保计划中审议的某些要素，例如更切合实际、更清晰和可实现的全球航空安保计划的版本及其指南。

14.3 智利、巴西和哥伦比亚提交、并得到阿根廷、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、巴拿马、乌拉圭以及南美洲地区（SAM）国家及拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）支持的 WP/331 号文件，分享了各国在实施北美/加勒比/南美地区全球航空安保计划路线图的经验。这份文件还强调了大流行病对合作机制和人员流动的影响，以及所导致对全球航空安保计划路线图及其指标进行修改的必要性。

14.4 捷克代表欧盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国、非洲民用航空委员会（AFCAC）成员国、中国提交、并由巴西和美国联署的 WP/75 号文件，主张在不减弱与附件 17 —《航空安保》标准和建议措施（SARPs）的合规性、借助现有数据和资源以及针对能力开发的机制的同时，制定明确的全球航空安保计划的监测和报告进程，作为加强全球航空安保的手段。该文件还强调了发展和保持安保文化年势头的重要性，并主张国际民航组织采取下一步措施，以支助实现全球航空安保计划的各项目标。

14.5 多米尼加共和国在 WP/333 号文件中，提出为根据全球航空安保计划实施的任务重新制定时间表，以及根据普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）所载被审计国总数中必须达到的对航空安保监督系统关键要素的实施百分比。该文件还设想建立一种方法，将全球航空安保计划的任务指标成果转化为百分比，使其与全球理想目标保持一致。

14.6 由美国提交、并得到多米尼加共和国、马来西亚、泰国、新加坡、阿拉伯联合酋长国、国际机场理事会（ACI）和国际航空运输协会（IATA）联署的 WP/189 号文件，请大会第 41 届会议审议提高安保意识工作的成功之处，并建议大会采取行动，确保具有对国际民航组织航空安保计划和方案进行审查、评价和创新的机会。

14.7 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到在多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭支持的 WP/387 号文件，建议制定全球航空安保计划的衡量机制，以便能够查明“国际民航组织”、“各国”和“业界”组成部分（或其组合）对全球航空安保计划实施水平所做贡献的百分比，并且此类实施不应完全基于普遍安保审计计划之审计调查发现结果所显示各国的有效实施。它进一步建议，考虑到该路线图被视为一项“活”文件，并且有可能在必要

情况下进行定期审查和调整，因此为了衡量全球航空安保计划中的全球理想目标，必须能够分析制定新参数是否可取。

14.8 巴西提交、并得到拉丁美洲民用航空委员会 20 个成员国支持的 WP/222 号文件，分享了巴西在 COVID-19 大流行病事件之后出现不循规旅客数量增多方面的经历，在这方面，许多旅客拒绝遵守航空安保规定或当地卫生条例。

14.9 大韩民国在 WP/282 号文件第 1 号修改稿中提出，在安保文化的基础上为航空安保自愿报告 (ASVR) 系统制定国际标准，并请大会审议采取积极主动的安保管理体系，利用通过报告系统积累的数据库，并引入安保绩效目标和指标，以加强全球航空安保。

14.10 阿拉伯联合酋长国提交、澳大利亚、加拿大、荷兰、新西兰、新加坡和美国联署的 WP/152 号文件，忆及 COVID-19 大流行病期间的质量控制方法包含了某些遥控技术，以便适用物理距离并遵守规定的 COVID-19 限制和措施。该文件审议了进一步开发遥控技术作为执行有效的航空安保监督补充手段的潜在效益。

14.11 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到阿根廷、多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭以及南美地区和拉丁美洲民用航空委员会内部国家支持的 WP/349 号文件，忆及附件 17 —《航空安保》要求各国审议在其航空安保做法和程序中纳入旨在检测可能对民用航空安保构成威胁的可疑行为的活动，以遵守国际民航组织附件 17 的要求。该文件认识到，国际民航组织《航空安保手册》(Doc 8973 号限制发行文件) 以及其他地区和当地经验对这一问题提供了技术指导；但是，如果有其他选项来帮助它们制定和实施其行为侦测方案，则将会对各国产生巨大效益。

14.12 捷克代表欧盟 (EU) 及其成员国、欧洲民用航空会议 (ECAC) 其他成员国、阿根廷、巴西、新西兰、沙特阿拉伯、新加坡、南非、美国、国际航空运输协会和航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA) 提交的 WP/130 号文件，呼吁各方共同努力，认识到 COVID-19 大流行病产生的‘新常态/新形势’，并找到支助员工队伍的解决办法，使航空安保工作成为一项有吸引力的专业职业选择。该文件强调，人的因素及其对航空安保劳动力绩效的影响应该是核心，必须导致国家及行业层面作出切合实际的行动，包括采取更大胆的做法以保留现有航空安保专业人员并吸引新的航空安保专业人员。

14.13 新加坡和美国在 WP/154 号文件中，忆及正如所强调的那样，大会认为随着全球航空旅行从 COVID-19 大流行病中得到恢复，安保文化具有持续的重要性。新加坡和美国联合编制了一项关于安保文化的信息表 (见 WP/154 号文件附录)，所有利害攸关方都可以用它来宣传安保文化的重要性，并补充国际民航组织支助的其他安保文化资源。

14.14 阿拉伯联合酋长国提交、联合王国联署的 WP/156 号文件，强调了国际民航组织、各国、相关组织、业界和其他利害攸关方，在促进提高民用航空安保意识以及强有力且有效的安保文化的持续必要性方面开展协作及伙伴关系的重要性和益处。该文件还强调了阿联酋在国家、地区和国际层面采取的与安保文化年目标相关的做法以及取得的成就。

14.15 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭联署的 WP/388 号文件，强调应将内部人员视为更加严重的薄弱环节，因为内部人员可以进入安保系统，并且比旅客有更多机会能够成功破坏此类系统。该文件建议，除技术指导外，最大的帮助是使各国具备不同的援助手段，使其能够制定和实施应对内部威胁的预防性政策和机制。

14.16 巴林在 WP/330 号文件中强调了采取明确的方法以评估航空安保威胁和风险，包括界定负责评估威胁和风险的实体责任，以便各国实施适当和灵活的安保进程及缓解措施的重要性。该文件呼吁成员国报告非法干扰行为，并分享其专门知识和最佳做法，以帮助国际民航组织编制旨在协助各国的相关材料。该文件还呼吁国际民航组织通过威胁和风险工作组（WGTR）更新国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号限制发行文件），以便纳入基于风险的评估，并审议新的或经修订的航空安保措施。

14.17 哥伦比亚、智利和秘鲁提交并得到玻利维亚、巴西、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭支持的 WP/25 号文件，忆及哥伦比亚与秘鲁于 2021 年批准了一项一站式安保（OSS）协议，并强调了可通过类似安排获得诸多效益，如：加强国家间合作、更好地利用现有资源和避免重复管制。它还将进一步促进各国在地区层面的持续合作，以努力加强航空安保、简化手续的可持续性并改善旅客体验。

14.18 印度在 WP/271 号文件中，介绍了印度在制定监管框架以建立分级响应机制和打击恶意无人机的政策方面所开展工作的最新情况，以便在印度商业无人机活动日益增多的情况下，应对无人驾驶航空器系统（UAS）带来的当代挑战。

14.19 大韩民国在 WP/238 号文件第 1 号修改稿中，提出为航空安保设备和相关技术建立一个共同的性能认证系统。它进一步提出为先进的安保设备制定技术要求，并制定通用测试程序和方法。为了应对国际恐怖主义威胁，该文件建议国际民航组织创造一个促进国际合作，并鼓励成员国使用绩效认证系统的环境。

14.20 沙特阿拉伯代表阿拉伯民用航空组织（ACAO）国家，在 WP/302 号文件中通报了沙特阿拉伯为促进支助和加强整个国际民用航空安保业界协作所开展的努力，并且认为任何国家民用航空业面临的威胁和风险都可能影响所有成员国。该文件进一步赞扬了国际民航组织“不让任何国家掉队”举措，称该举措在加强国际合作以实现民用航空安保目标方面发挥了不可或缺的作用。

14.21 非洲民用航空委员会在 WP/243 号文件中，强调国际民航组织、地区组织与地区民用航空机构之间在航空安保和简化手续事项上开展合作及协作，对确保成员国之间有效实施民用航空安保政策和做法，从而建立一个安保、高效和可持续地区航空运输系统的重要性。

14.22 捷克代表欧盟、欧洲民用航空会议、非洲民用航空委员会和欧洲空中航行安全组织提交，并得到巴西和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）联署的 WP/74 号文件，请大会要求国际民航组织制定网络风险评估指南，敲定相关标准和建议措施及法律文书汇编，各国和利害攸关方可以在此基础上将网络风险纳入其航空框架，并考虑在全球和地区层面组织网络安全演习。它进一步建议国际民航组织与各国加紧努力，促进专门的网络安全文化和能力建设活动。

14.23 圭亚那提交、并得到阿根廷、玻利维亚、巴西、哥伦比亚、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、巴拿马、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国支持的 WP/158 号文件，请国际民航组织调配专门资源用于小国网络安全能力建设。它进一步要求国际民航组织建立和推广合作机制，以促进各国之间的指导和技术交流方案。

14.24 阿曼在 WP/281 号文件中，探讨在各国对航空网络安全实行标准化治理，赋予国家民航安保主管当局充分权限。

14.25 沙特阿拉伯代表阿拉伯民用航空组织成员国，通过 WP/231 号文件呼吁各国通过民用航空网络安全文化，并呼吁国际民航组织与实施航空安保文化方案齐头并举，为民用航空人员制定网络安全意识方案。

14.26 南非在 WP/241 号文件中，建议各国将零信任安保模式的原则纳入其信息安保管理系统（ISMS），并要求网络安全专家组制定技术指南，以便能够将零信任纳入信息安保管理系统。

14.27 阿拉伯联合酋长国在 WP/151 号文件中，建议认识到所有利害攸关方之间开展协调以应对航空网络安全问题的必要性，并建议利害攸关方制定能力建设战略以加强人力资源的能力。

14.28 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到玻利维亚、哥伦比亚、哥斯达黎加、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭支持的 WP/416 号文件，要求国际民航组织开发一个旨在协助各国加快实施国际民航组织航空网络安全战略的实施套包（iPack）。

14.29 非洲民用航空委员会代表 54 个非洲国家提交的 WP/374 号文件，建议网络安全专家组在危机时期为空中航行服务人员开发能力建设、培训和网络安全文化举措。

14.30 国际航空运输协会在 WP/64 号文件中，建议大会请理事会确保国际民航组织所有工作机构在整合网络安全规定及其他要求时，以安保设计为基础，创建跨学科和多步骤的一致做法。它进一步请大会认识到采用不受民用航空条例及标准和建议措施约束的新一代互联创新技术及相关供应链的潜在影响。

14.31 还注意到多米尼加共和国提交的信息文件（WP/267 号、WP/293 号、WP/422 号和 WP/423 号），巴拉圭的信息文件（WP/518 号），大韩民国的信息文件（WP/424 号），南非的信息文件（WP/480 号）、美国的信息文件（WP/347 号，修订第 1 号和 WP/539 号）以及世界海关组织（WCO）的信息文件（WP/517 号）。

讨论

全球航空安保计划（GASeP）

14.32 在 WP/4 号文件中，理事会概述了为实施全球航空安保计划而开展的活动。它包括通过普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）记录的当前全球和地区有效实施的状况。

14.33 委员会认识到各国、各地区小组和业界为完成全球航空安保计划的任务和优先事项迄今所开展的和目前正在开展的大量工作。然而，委员会注意到有效实施水平低于期望的理想目标，因此呼吁各国根据附件 17 采取进一步措施，继续提升航空安保水平。

14.34 在进一步审议 WP/75、WP/137、WP/189、WP/333 和 WP/387 号文件时，委员会表示支持国际民航组织相关专家组，即全球航空安保计划工作队（TF-GASeP）和航空安保专家组，通过盘点从 COVID-19 期间实施和管理航空安保的经验汲取的教训优先对全球航空安保计划及其路线图进行修订。重要的是要建立一个让国际民航组织相关专家组参与对全球航空安保计划及其路线图的定期系统性审查中的流程，以及利用现有数据和资源建立明确的监测和报告流程，并将这种审查报告给国际民航组织理事会，由其进行审议。

14.35 委员会赞赏各工作文件中所述的关于修订和更新全球航空安保计划的许多提案和想法。委员会认识到，展望下一个三年期及以后，必须对国际民航组织的航空安保计划和方案进行全面评估，以确保它们始终切合实际和切合需要。这将确保一些关键问题不会被忽视，例如：这些计划和方案的现有结构、参数和方法是否导致成员国在有效执行附件 17 的标准和建议措施方面表现不佳；国际民航组织目前的航空安全任务是否对酌情考虑和采用更具创新性的做法造成障碍。因此，与会者广泛支持有必要继续使用协商机制，并让成员国和业界参与进来，以确保这些计划和国际民航组织的航空安保方案仍能达到预期目的，并适应新出现的航空安保挑战，同时考虑进行根源分析以及采用创新性做法，以进一步改进或提高其效力。

14.36 委员会还认识到，所有其他与全球航空安保计划相关的提案都包含对未来修订该计划的宝贵意见，并商定，应由全球航空安保计划工作队对这些提案进行进一步审查。该工作队将在继续审查该计划时把所有这些建议都纳入考虑。

监管政策

14.37 委员会认识到在航空运输中持续出现的不循规旅客问题，因此注意到巴西在 WP/222 号文件中为缓解这个问题所采取的一些良好做法。委员会鼓励会员国努力设法减轻不循规旅客增多的问题，特别是以协调一致的方式采取减少不循规旅客事件的具体战略和行动。因此，它建议国际民航组织继续向成员国提供有关旅客应在航空器中遵守的最低行为规则的必要指导。

14.38 WP/282 号文件第 1 号修改稿根据大韩民国在实施航空安保自愿报告（ASVR）方面的经验提出了有关制定实施航空安保机密报告系统的自愿报告的国际标准以便通过安保文化提升全球航空安保水平的提案，关于该提案，委员会建议应与国际民航组织相关专家组分享大韩民国实施该系统的经验。同时，委员会还强调，国际民航组织和成员国应继续致力于按附件 17 的要求，促进报告非法干扰行为。

14.39 委员会审议了 WP/152 号文件中关于实施技术先进的远程技术作为执行有效航空安保监督的补充手段的好处，特别是在各种限制规定或其他情况不允许进行现场监测活动的情况下。它鼓励国际民航组织的相关专家组、成员国、各机构、业界和利害攸关方考虑制定适当的框架和准则，以支持在适用时使用先进远程技术。

14.40 委员会注意到 WP/349 号文件所述为查明地区内民用航空的异常行为所用的各种方法，例如由国际民航组织的 NAM/CAR/SAM 地区国家和拉丁美洲民航委员会（LACAC）组成的航空安保和简化手续地区小组（AVSEC/FAL/RG）设计的“发现行为可疑的旅客”课程。委员会鼓励国际民航组织继续推动协助成员国的活动（包括讲习班、课程、研讨会、实施套包（iPacks）或任何其他援助机制），以使它们能够制定和实施其发现针对民用航空的异常行为的方案。

人为因素、安保文化和内部威胁

14.41 理事会在 WP/23 号文件中强调了 2021 年国际民航组织安保文化年的成就以及开发的各种国际民航组织安保文化工具和资源。它认识到航空界开展的全球安保文化倡议和活动。

14.42 委员会鼓励各国、国际和地区组织以及业界继续在整个安保文化年（YOSC）取得的安保文化成就的基础上再接再厉，包括利用国际民航组织提供的安保文化工具和资源。委员会要求国际民航组织继续促进在航空领域实施和维持强而有效的安保文化，并将多样性和包容性原则纳入这项重要工作。

14.43 关于 WP/130 号文件，委员会注意到，如果没有敬业、技术熟练和有干劲的工作人员，就不可能有运作良好和安全无虞的航空网络。委员会同意航空安保作用值得认可所需的技能和能力，并且鉴于其重要性，应作为一种专业加以提升。在这方面，国际民航组织应在航空安保专家组的支持下考虑在更新全球航空安保计划时重点关注人为因素、绩效和航空安保队伍的专业化，在整个安保文化年（YOSC）取得的安保文化成就的基础上再接再厉并使用国际民航组织正在制定的人的因素入门套包。委员会还建议针对人的因素制定一项可反映整个航空工作人员队伍长期发展的战略性做法，同时促进综合安保管理系统。在国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案的框架内，各国和业界必须共同致力于确保有足够的合格和称职的航空安保专业人员来操作、管理和维持航空安保系统的有效性和效率。

14.44 委员会认识到积极的安保文化的持续重要性，特别是在航空旅行从 COVID-19 大流行的影响中恢复过来之际。它欢迎载于 WP/154 号文件新加坡和美国共同开发的安保文化信息表，认为这是一个有用的工具，可帮助在整个民用航空生态系统中促进强而有效的安保文化。

14.45 委员会支持 WP/156 号文件提出的提案，即鼓励国际民航组织、各国、相关机构、行业和利害攸关方继续采取实际行动，加强民用航空的安保文化。它还认识到所有利害攸关方在进一步促进和支持加强民航安保意识和强而有效的安保文化的持续需要方面开展协作和伙伴关系的重要性和效益。

14.46 鉴于有效查明、评估和减轻可能存在的内部威胁的措施的重要性，因此，委员会注意到 WP/388 号文件，其中欢迎任何类型的技术援助（例如讲习班、培训课程、研讨会、实施套包（iPacks）等），以帮助各国有效实施此类措施。

14.47 针对一些国家提出的关于有必要对威胁和风险做出明确定义的意见，秘书处同意在报告中予以澄清，因为这两个术语不能互换使用。因此，秘书处想指出，在航空安保方面使用威胁这一概念时，目的是在不考虑现有的安保措施的情况下，根据肇事者的意图和能力来提及企图进行可信的非法

干扰行为的可能性；而风险则旨在在考虑到经评估的威胁和后果并在评估现有航空安保措施的有效性后对剩余的脆弱性进行评估的情况下，查明某一特定目标有多大的风险成为成功攻击对象。其他指导见《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件 — 限制发行，2022 年第三版），特别是附录 A — 风险评估方法、流程图和给成员国的指导信息。

国际合作

14.48 在审议 WP/330 号文件时，委员会回顾了国际民航组织在实施有效的航空安保威胁和风险评估方法方面发挥的关键作用。因此，委员会敦促各国报告非法干扰行为、交流信息和最佳做法以及分享它们在威胁和风险评估方面的经验，以使国际民航组织能够开发和提供有关威胁评估和风险管理工具、指导材料和培训。

14.49 委员会认识到 WP/25 号文件所述各国为加强航空安保的可持续性和改善旅客体验，建立一站式安保（OSS）安排的好处，因此，回顾了国际民航组织发布的关于 OSS 的现有指导，以及为协助建立这种安排提供的技术援助。委员会还强调，迫切需要建立一个强有力的验证流程，并且各国和相关机场运营人应相互协商，以确保按照既定的国家规程有效执行这样的安排。

14.50 鉴于印度在 WP/271 号文件中论及为实施打击恶意无人机政策所作的努力，委员会支持可以通过国际民航组织的相关专家组，包括航空安保专家组和遥控航空器系统（RPAS）专家组，进行信息交流，以期制定旨在减轻无人驾驶航空器系统的威胁的合理政策框架。

14.51 委员会审议了 WP/238 号文件第 1 号修改稿中关于建立航空安保设备性能认证框架的提案，该框架将包括先进安保设备的技术要求和通用测试程序及方法。鉴于先进航空安保设备的迅速开发和使用的，执行委员会商定，这一框架将需要由航空安保专家组和网络安全专家组进行更仔细的审查。

14.52 注意到各国对“不让任何国家掉队”举措的贡献，及其协助和支持各国航空安保方面所取得成就的同时，委员会注意到 WP/302 号文件中关于国际民航组织加强其对合作方案支助的提案，有助于实现全球航空安保计划的优先事项和理想目标，特别是在 COVID-19 恢复阶段和各国遇到困难之后。由于加强直接援助在很大程度上取决于国际民航组织的可用资源，因此委员会鼓励具备资源、能力和专门知识的国家，向有需要的其他国家提供支持和援助，以实施诸如不让任何国家掉队举措，从而对全球民用航空业提供援助。最后，委员会强调了建立地区和国际网络及合作，以帮助确保有效实施附件 17 — 《航空安保》各项标准的重要意义。

14.53 正如 WP/243 号文件所强调的那样，委员会认识到，国家层面航空安保的一个重大挑战，就是确保有效实施航空安保措施的能力。委员会认识到，只有通过旨在实现可靠的全球航空网络的有效监督才能实现这一目标，以保护民用航空运行免遭非法干扰行为。在这方面，委员会强调地区民用航空机构可以为成员国建立强健和有效的航空安保监督系统发挥重要的支助作用。

大会拟通过的航空安保决议

14.54 理事会介绍了 WP/5 号文件，并忆及国际民航组织大会第 40 届会议于 2019 年通过了第 A40-11 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。根据第 A40-11 号决议的决议第 2 条，必须在大会每届常会上对该综合声明进行审查。

14.55 虑及委员会收到并同意的评论意见，委员会在完成其关于这一议程项目的工作后，表示同意提交一项经修改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。

14/1 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 A40-11 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 A40-11 号决议中包括附录 A 至 G 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 41 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 41 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 A40-11 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，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；

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 月通过了该计划；

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全球理想目标；

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局安保做法的重要性；

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；

忆及 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；

忆及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 COVID-19 大流行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

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，需要做好航空运行准备以确保安全、安保和有序的交通流量，并从当前和过去的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、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，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设议，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；
8. 认识到国际民航组织在航空安保领域的领导作用，要求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；

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过程中汲取的经验，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，同时顾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；

1312. 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

1413. 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）、《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》（蒙特利尔，2014 年）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》（蒙特利尔，2014 年）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成员国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、《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；

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；

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。

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持续合作；

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；

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，保护民用航空的反措施才能有效；

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）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；

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，酌情扩大成员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：
- 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
 - vii. 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) 考虑无人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：
- 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适当的平衡；
 - 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带来的脆弱性；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，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 and 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解释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；
- d) 促进制定相互承认的进程，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
- e) 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）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；

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；和

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 A40-11 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实现全球航空安保计划提出的理想目标；

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 COVID-19 大流行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 40 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有助于通过审计和持续监测成员国的航空安保绩效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. 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组协商，继续提高该计划的有效性；

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. 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)

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. 指示秘书长运用本组织的影响力促进成员国和其他航空实体在全世界范围的工作，通过鼓励经协调、有的放矢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. 要求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方案活动做出贡献；

13. 要求秘书长监督、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，以确保满足培训要求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。

航空网络安全

14.56 理事会在 WP/22 号文件中提供了关于国际民航组织在过去三年期当中开展的航空网络安全工作的最新情况，并提出了一项经修改的大会决议，以取代关于解决民用航空网络安全问题的 A40-10 号决议。

14.57 国际民航组织是以全面、协调一致、整体和贯穿各领域的方式解决航空网络安全问题的适当论坛。在这方面，委员会满意地注意到了过去三年期当中国际民航组织在航空网络安全方面的工作进展，并赞扬了国际民航组织及其各专家组的工作。特别是，委员会表示欢迎国际民航组织通过和实施经强化的航空网络安全内部治理结构，以及持续制定航空网络安全政策、规定、指导、能力建设和宣传举措。此外，委员会表示同意向全体会议建议通过第 14/2 号决议以取代 A40-10 号决议：解决民用航空网络安全问题。

14.58 根据 WP/74 号文件所述，委员会认识到，必须制定网络风险评估指南，并且不断加强国际民航组织航空网络安全框架、实施网络安全文化、制定能力建设举措，并开展网络安全演习。委员会进一步注意到，国际民航组织通过全面审查《芝加哥公约》的 16 个附件所开展的差距分析工作，以确定支持加强民用航空业的保护和复原力的国际民航组织标准和建议措施中的潜在差距。在这方面，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/74 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.59 根据 WP/151 号文件所述，委员会认识到，必须制定能力建设举措，并将航空网络安全纳入各机构的人力资源战略，以提高航空人员在航空网络安全方面的能力。同时根据 WP/158 号文件所述还认识到，需要向小国提供能力建设支助和辅导，以确保对航空网络安全采取全球整体协调一致的做法。在这方面，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/151 号文件和 WP/158 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.60 根据 WP/231 号文件所述，委员会认识到各国需要通过和实施民用航空网络安全文化。因此，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/231 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议，并建议大会鼓励各国利用国际民航组织关于“民用航空网络安全文化”的指导材料，支持其为实施有效和稳健的航空网络安全文化而开展的努力。

14.61 委员会讨论了 WP/241 号文件所载的提案，该提案涉及建议各国在其信息安保管理系统（ISMS）中使用零信任的安保原则，并请网络安全专家组制定关于在信息安保管理系统中使用该原则的技术指导。在这方面，委员会认识到零信任原则的益处。委员会进一步注意到，网络安全专家组正在审议制定网络风险评估和管理指导，其中将包括使用不同技术和原则以支持民用航空网络保护及复原力的指导。因此，委员会建议理事会将 WP/241 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.62 委员会讨论了 WP/281 号文件所载关于确保航空网络安全适当治理结构的提案。在这方面，委员会认为，各国有必要建立适当的治理结构，以协调有关不同航空领域航空网络安全的监管和监督职能，并确保与国家层面的航空和非航空机构及利害攸关方协调这一话题。但是，鉴于各国监管和监督航空安全、安保、效率和网络安全的治理结构各不相同，委员会认识到各国在确定适当的航空网络安全国家机构时需要具有灵活性。委员会还建议理事会将 WP/281 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.63 根据 WP/374 号文件所述，委员会讨论了请网络安全专家组制定危机时期针对空中航行服务人员的能力建设和网络安全文化举措的提案。委员会认识到，在包括空中航行服务在内的民用航空所有领域不断发展能力建设及网络安全文化举措的重要性。委员会进一步认识到，无论出现什么危机，能力建设举措和网络安全文化活动都应当持续进行。因此，委员会鼓励国际民航组织持续制定其能力建设和网络安全文化举措，以支持各国及利害攸关方处理航空网络安全问题，并建议理事会将 WP/374 号文件所载提案提交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.64 根据 WP/416 号文件所述，委员会讨论了关于请国际民航组织开发航空网络安全实施套包的提案。委员会进一步注意到与开发此类实施套包的援助部分相关的挑战，鉴于各国在航空和网络安全的不同治理结构造成了不同的责任及正式报告关系，因此为各国制定通用的援助套包将具有挑战性。因此，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/416 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组，以便就开发此类实施套包提供进一步的可能审议和指导。

14.65 委员会注意到了 WP/64 号文件，并认识到在不同专家组之间协调国际民航组织关于航空网络安全工作的必要性，这项任务预计将由国际民航组织理事会批准的新的治理结构进行，尤其是理事会特设网络安全协调委员会。委员会还建议理事会将 WP/64 号文件所载提案提交给国际民航组织的相关专家组审议。

14/2 号决议：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的系统，由对民航运行的安全和安保至关重要的系统组成；

注意到航空领域越来越依赖信息、数据和系统的可用性、完整性和保密性；

考虑到民航的网络威胁正在快速持续地演变，并且如同在现实领域，航空继续成为网络领域犯罪份子的目标，并且网络威胁可以演变，影响到全世界范围的关键民用航空系统；

认识到不是所有影响民用航空安全的网络安全事件都是非法和/或故意的；

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广泛的航空领域并迅速扩散；

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》将改进全球法律工具将国际民航网络攻击作为犯罪应对，因此各国广泛批准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；

重申解决民航关键系统、数据和信息的网络安全和网络复原力不受网络威胁和危险的重要性和紧迫性，包括民用和军用航空之间的共用接口；

考虑到需要协同工作从而努力制定有效和协调的全球框架来应对航空网络安全，和支助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；

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世界、地区和国家层面进行协调从而保证保护措施和风险管理体系的一致性和全面互相操作性；

认识到为民航网络安全建立清楚的国家治理和问责制的重要性，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倡议、行动计划、出版物和其他媒体的价值。

大会：

1. 敦促成员国通过和批准将《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》作为处理民航网络攻击的方法；

2. 呼吁各国和业界利害关系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实施航空网络安全战略；
- b) 指定航空网络安全主管当局，并确定该当局和相关国家部门之间的互动；
- c) 确定国家机构和业界利害关系方在民航网络安全方面的责任；
- d) 制定和实施强大的网络安全风险管理框架，吸取相应的安全和安保风险管理实践的经验，和采纳基于风险的方法来保护重要的民航系统、信息和数据免受网络威胁；

- e) 制定政策和分配资源来确保，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复原力；数据在存储和迁移时安全并可用；系统监测、事件检测和报告以及方法得以执行；制定并实践事件恢复计划；以及进行网络事件的法医分析；
 - 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；
 - g) 鼓励民用/军方在确认、保护、监控共同漏洞以及民用和军事航空系统接口数据流动方面进行合作，并协作应对共同网络威胁和从网络事件中恢复；
 - h) 发展并参加国内和国际的政府/业界合作伙伴关系和机制从而对网络威胁、事件、趋势和减缓努力进行系统信息共享；
 - i) 设计并实施跨民用航空领域的强大网络安全文化；
 - 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
 - k) 根据平行、跨部门和功能性的方法，继续协作制定国际民航组织的网络安全框架，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、以及其他相关学科。
3. 指示国际民航组织：
- a) 继续推动普遍通过和批准《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）；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，以跨部门的方式考虑和协调网络安全和网络复原力问题。