



联合国

S/PV.8057



安全理事会

第七十二年

临时逐字记录

第 八〇五七 次会议

2017年9月27日星期三上午10时举行

纽约

|     |                     |                   |
|-----|---------------------|-------------------|
| 主席： | 阿莱穆先生 .....         | (埃塞俄比亚)           |
|     | 多民族玻利维亚国 .....      | 因乔斯特·霍尔丹先生        |
|     | 中国 .....            | 吴海涛先生             |
|     | 埃及 .....            | 阿布拉塔先生            |
|     | 法国 .....            | 德拉塔先生             |
|     | 意大利 .....           | 比亚吉尼先生            |
|     | 日本 .....            | 川村先生              |
|     | 哈萨克斯坦 .....         | 乌马罗夫先生            |
|     | 俄罗斯联邦 .....         | 涅边贾先生             |
|     | 塞内加尔 .....          | 塞克先生              |
|     | 瑞典 .....            | Schoulgin-Nyoni女士 |
|     | 乌克兰 .....           | 叶利琴科先生            |
|     | 大不列颠及北爱尔兰联合王国 ..... | 艾伦先生              |
|     | 美利坚合众国 .....        | 西松女士              |
|     | 乌拉圭 .....           | 罗塞利先生             |

议程项目

恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁

航空安全

本记录包括中文发言的文本和其他语言发言的译文。定本将刊印在《安全理事会正式记录》。更正应只对原文提出。更正应作在印发的记录上，由有关的代表团成员一人署名，送交逐字记录处处长(U-0506) (verbatimrecords@un.org)。更正后的记录将以电子文本方式在联合国正式文件系统(<http://documents.un.org>)上重发。

17-30060 (C)



无障碍文件

请回收



上午10时05分开会。

## 通过议程

议程通过。

## 恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁

### 航空安全

**主席**（以英语发言）：根据安理会暂行议事规则第39条，我邀请国际民用航空组织秘书长柳芳女士参加本次会议。

安全理事会现在开始审议其议程上的项目。

在本次会议上，安全理事会将听取柳芳女士和埃及常驻代表阿姆鲁·阿卜杜勒拉蒂夫·阿布拉塔大使的通报，后者将以安全理事会关于反恐问题的第1373（2001）号决议所设委员会主席的身份发言。

我现在请柳芳女士发言。

**柳芳女士**（以英语发言）：今天，我高兴地代表国际民用航空组织（民航组织），与反恐委员会主席阿布勒阿塔大使阁下一道，向安全理事会通报情况。

自1944年成立以来，民航组织一直根据通常被称为《芝加哥公约》的《国际民用航空公约》的规定，在加强航空方面发挥着核心作用。在成员国和行业团体与我们合作制定国际民用航空标准及推荐做法和相关政策的过程中，民航组织为它们提供引导和支持。七十多年来，我们甘心乐意地发挥着这一作用，在国际航空运输的各个方面都取得了重要进展。

第2309（2016）号决议是第一项专门关于民用航空安全并强调民航组织作用的决议。自那以来，在民航组织的指导和领导下，在加强航空安全方面取得了广泛进展。在这方面，我谨特别指出以下进展。民航组织《全球风险背景说明》已根据最新的威胁信息进行了更新。就关于安保的《芝加哥

公约》附件17通过修正案15，使整个行业更加重视陆侧安全、爆炸物检测及网络安全，而且其重视程度将因修正案草案16而进一步增加。为风险管理讲习班制定了材料，以便帮助成员国各自进行风险评估。指导材料得到了修订，以反映最新的最佳做法。在成员国自愿提供的资金帮助下，能力发展项目已在我们“不让一国掉队”倡议指定的地点付诸实施。

除了这些进展之外，今年通过了旅客信息预报标准，该标准将于2017年10月23日生效，这将增加外国恐怖主义作战人员在国家之间流窜的难度。我们与反恐恐怖主义执行局（反恐执行局）协作——反恐执行工作队各实体也参与其中，确保这项重要计划位居各国优先事项的前列。

我们在航空安全方面发挥领导作用，其自然结果是制定了民航组织新的《全球航空安全计划》。这份至关重要的文件广泛关注恐怖主义对民航的威胁，并得益于以各国政府和业界名义提供的大量投入。目前预计，民航组织理事会将在11月份举行的下一届会议上批准这项计划。

最近在埃及沙姆沙伊赫举行了非洲和中东地区区域航空安全部长级会议。在此期间，成员国明确表现出对《全球航空安全计划》的热情和支持。这次为期三天的会议结束时，与会者制定了一份与《全球航空安全计划》的目标完全一致的以区域为重点的路线图，其中包括监测目标，以确保持续稳定进展和这方面的问责制。

《全球航空安全计划》的核心目标是加强全球规定的有效性和可持续性，并可持续地落实预防措施。为了有助于做到这一点，这项计划提出了5个关键优先事项，其目的在于加强风险意识和应对措施；建立更加明确的安全文化；改善技术资源并促进创新；改进监督和质量保证；最后，加强合作和支持。

《全球航空安全计划》的目标体现了第2309（2016）号决议的目标。全球航空安全计划一旦最

终确定，将成为航空安全界履行该决议为其确定的作用的首要工具。国际民航组织将仔细分析各项指标并监测实现这些里程碑的进展情况。不过，其最终结果当然在很大程度上将取决于各国和业内经营者的努力和行动。只有凭借持续的政治意愿，尤其是政府和行业最高层的政治意愿，《全球航空全计划》才能取得成功。几分钟后，我会回过头来再谈谈这项挑战。

今后还有许多其他挑战。为了实现《全球航空安全计划》和区域路线图中确定的安全目标，必须大幅扩大能力建设和技术援助计划。各国还必须愿意在加强反恐姿态和解决薄弱环节上接受帮助。各国一旦得到帮助，必须致力于将学到的东西和得到的帮助——无论是设备和技术，还是培训和指导——保持下去。

《全球航空安全计划》将确立一种机制，使会员国能因为我们的审计或通过自生的风险评估秘密请求援助。国际民航组织将主动将所有此类请求与其他国家的能力进行比较，然后酌情建议结成伙伴关系。

对我们来说，持续存在的另一挑战是关于分享关键信息。例如，国际民航组织和成员国仍无法获得关于最近航空安全事件的许多可以采取行动的细节。我们必须找到一种方式，确定并合理分享在适当层面落实适当措施所必需的基本信息。第2309（2016年）号决议强化了这一点，而且各国已经认可这一点。我们希望，通过《全球航空安全计划》，民航组织、各国和业界能改善信息共享的情况。

今年7月份举行的反恐怖主义委员会（反恐委员会）特别会议讨论了恐怖袭击的方法，虽然这些方法中有一些并不新鲜，但恐怖分子在利用弱点和规避反制措施方面取得了进展，现在就让我们来看一看。例如，几十年来，陆侧安全方面的漏洞一直在一定程度上被利用，但随着《国际民用航空公约》关于安全问题的附件17的最新修订，我们现在正吸引所有利益攸关方的关注和参与，以便有效降低这

些风险。今年8月开始适用的《芝加哥公约》附件17的第15条修正案强调确定陆侧区域，制定与风险评估一致的安全措施，以及相关行为体之间的协调。这一新的着重点现在有助于将执法机构、安全部队、机场当局、甚至供应商聚集到一起。

同样，便携式电子设备中的简易爆炸装置所构成的威胁并不是航空运输中的新威胁，这种装置首次出现于1988年，当时，这种装置被隐藏在一个非随身携带的手提箱内，造成泛美航空公司103号班机在苏格兰洛克比上空爆炸坠毁。许多民航组织的工作组、工作队和会议已经讨论了对日益复杂的隐蔽方法的有效和负担得起的反制措施。具体针对简易爆炸装置进行更多详细检查的新要求已纳入《芝加哥公约》附件17的第16条修正案草案。

关于我们7月份讨论的威胁，航空领域网络连接上的迅速发展当然是最新情况。我们越依赖计算机和信息技术，我们就越暴露在网络威胁之下。国际民航组织再次认识到这一挑战，并正与成员国和业界合作，以确定薄弱程度和最有效的反制措施。这个议题绝对是我们最关切的首要问题。

同样，事实证明，对航空器使用投射物，比如单兵携带防空系统也越来越令人关切，尤其在冲突地区。业界和成员国通过民航组织的安全门户都可以获取对单兵携带防空系统采取有效反制措施的程序。这些威胁中的每一种都可能产生新层面的技术要求，这不仅使购买设备变得昂贵，而且高昂的费用也反映在建筑装修、培训和维护要求、安全程序放缓，以及对操作和简化手续的其他影响这些方面。

最近，民航组织的全球航空安全专题讨论会广泛讨论了技术创新问题。这次讨论会是本月早些时候我们与国际机场协会合作召开的，反恐执行局和联合国其他一些反恐行动体积极参加了这次会议。与会者认识到并详细探讨了整个安全系统对创新和协同效应的需求。这也是《全球航空安全计划》中的一项优先行动。

现在，在我们共同审视前进之路时，我想就目前的航空安全展望提出一些看法。

恐怖主义团体继续将航空视为诱人的目标，目的是造成巨大的生命损失、经济破坏和阻断国家间的连通性；民用航空遭受恐怖袭击的风险可能会影响到所有区域和会员国。

因此，执行第2309（2016）号决议和《全球航空安全计划》的关键要素，是各国承诺确保实施那些反映出不断变化的威胁情形的有效和基于风险的措施，并确保这些措施符合国际民航组织的标准和推荐做法。

《全球航空安全计划》提供了加强全球航空安全的基础，符合第2309（2016）号决议的目标。在这方面，各国和国际民航组织应继续与民航业以及其他相关利益攸关方一道共同努力，携手合作，有效应对民用航空面临的威胁。

因此，我们鼓励所有国家加强对国际民航组织航空安全工作的支持，确保把《全球航空安全计划》作为高度优先事项加以实施，并在全球、区域和国家各级进行合作，提高有效落实全球航空安全的水平。

这是安全理事会能够与联合国有关实体一道协助国际民航组织的一个领域。安全专家和航空当局了解《全球航空安全计划》及其执行活动的重要性，但它们需要获得坚定的支持——包括立法和运营权限、财务支持、适当的资源和承诺声明——以履行其职责。

因此，我们必须通过第2309（2016）号决议及其补充承诺等关键机制，继续共同努力，鼓励决策者支持这些努力。

具体而言，获取财政支助是联合国实体可以协助国际民航组织的另一个重要领域。无论是通过贷款还是捐赠技术、提供基本程序或最佳做法的培训、提供导师，或是向国际民航组织的能力建设和援助方案提供直接财务支持，有能力这样做的会员

国必须愿意参加国际民航组织旨在加强世界安全的举措。会员国增加捐款将使我们能够更早地落实《全球航空安全计划》路线图所设想的强有力的援助制度。

国际民航组织、会员国和其他利益攸关方将寻求更多的机会，在最需要的地方加强反恐能力。这将包括加强风险意识和反应，更广泛地了解民航面临的威胁和风险，监测正在出现的对民航的新威胁，不断更新国际民航组织的《全球风险背景说明》，并审查《芝加哥公约》附件17所列的安全措施以及国际民航组织的相关指导材料。

使用《预报旅客资料系统》的数据以及《旅客姓名记录》的信息，将极大地帮助我们识别可能对航空构成威胁的航空旅客。但是，我们也必须保持警惕，在必要的安全水平、乘客体验和便利化目标之间保持适当的平衡。

在准确的威胁评估基础上的同样准确的风险评估是至关重要的，这一点再怎么强调也不过分。国家和地方活动的各个方面应侧重于了解适用的风险。虽然“安全风险评估”和“威胁评估”等词被写进《芝加哥公约》关于安全的附件17中已有多年，但各成员国之间对可行风险评估的理解、发展和实施程度仍然不同。

国际民航组织对《全球风险背景说明》的继续关注，以及我们新的风险管理讲习班，意在解决这一担忧。

2017年国际民航组织全球航空安全研讨会突出表明了航空运输界所有成员对第2309（2016）号决议所载原则和目标的坚定承诺。我仍然相信，通过我们的持续合作，我们将坚持不懈和成功地减少对航空采取非法干扰行为的可能性。最近设立的联合国反恐办公室将是我期待着与其一道工作的重要盟友。

具体地说，我谨强调国际民航组织与反恐执行工作队在航空安全领域中提供技术援助和能力建设方面的合作。国际民航组织的人员受过广泛培训和



有着丰富经验，了解在航空制度中可以做到遵守法规的无数方式，而且我们参与这些评估也有助于我们自己对最佳做法的理解。

我们正在探索与反恐执行局作出一项安排，以加强我们的合作。其他联合国机构也可以是有价值的伙伴。

安全理事会不妨考虑拨出一部分反恐基金，并鼓励会员国增加对航空安全项目的捐助，特别是对能力建设和培训的捐助，以便促进全体会员国有效执行国际民航组织的标准。

《全球航空安全计划》是民航安全的一个重要里程碑，为《联合国全球反恐战略》作出了贡献。因此，我呼吁安全理事会支持和提倡《全球航空安全计划》，以促进所有会员国的执行工作。

总之，我认为，第2309（2016）号决议和《全球航空安全计划》将提供一个全球接受的基础，能够在此基础上形成更强有力的航空安全态势。

安理会知道，航空业的产值占国际旅游业的50%和国际贸易的35%，对联合国所有会员国的可持续发展和落实《可持续发展目标》的努力作出了重大贡献。在恐怖主义威胁问题上认识到航空的这一重要性，使国际民航组织和负责遏制恐怖主义行为的其他实体，能够在我们的所有战略和业务领域中推动必要的改进。

我感谢安全理事会成员给我这次机会向他们通报航空安全方面最新事态发展。我未来随时愿意就这个或任何其他涉及国际民用航空安全的问题向他们提供最新情况。

**主席（以英语发言）：**我感谢柳芳女士的通报。

我现在请埃及常驻代表以关于反恐的第1373（2001）号决议所设委员会主席身份发言。

**阿布拉塔先生（埃及）（以英语发言）：**我谨以关于反恐的第1373（2001）号决议所设委员会主席身份，与国际民用航空组织（国际民航组织）秘

书长柳芳女士一道，向安理会通报委员会关于民用航空所面临恐怖威胁的特别会议的成果。

根据安理会第2309（2016）号决议的要求，该特别会议于7月7日在总部举行。显然，由于国际民用航空业遍及全球、相互关联，所有区域的会员国都有可能遭受恐怖袭击。针对国际民用航空的袭击会造成大量生命损失、经济损害和破坏。人们日益认识到民用航空面临的全球恐怖主义威胁。然而，我们必须紧急共同努力，进一步加强会员国履行旨在应对这一威胁的义务和承诺的工作。在此过程中，我们必须共同努力，协助那些缺乏切实这样做能力的国家。

去年9月通过的第2309（2006）号决议，概述会员国为加强其落实国际民航组织有关安全的《标准与建议措施》的工作而采取的若干优先步骤。像该决议一样，国际民航组织的新全球航空安全计划也呼吁各国加强国家相关部门和机构之间的协调与合作。我欢迎该安保计划。我还欢迎反恐怖主义委员会执行局（反恐执行局）和国际民航组织目前主动订立一项正式合作协议，旨在进一步协调和加强其长期伙伴关系。

当然，国际民航组织在制定和监测国际航空安全标准方面发挥着核心作用。反恐执行局在支持和执行反恐怖主义委员会（反恐委员会）和安理会政策决定方面发挥着核心作用，协助它们界定国际反恐议程，并评估各国防止和打击恐怖主义的努力，包括在民用航空方面。它主要通过以委员会名义对会员国进行评估访问、分析情况以及查明差距、挑战、趋势和良好做法等方式这样做。但凡有可能，国际民航组织都参加委员会国别访问，同时在评估航空保安措施方面发挥至关重要的作用。因此，这些访问和随后向委员会提出的建议与国际民航组织的工作和审计完全一致。

正如委员会的评估和分析所表明的那样，许多国家缺乏执行加强民用航空安全有效措施所需的能力和资源。在以一些正在出现的新恐怖主义威胁

和迅速的技术变革为标志的全球环境中，我们必须鼓励并支持所有会员国继续加强执行良好的航空做法，特别是第2309（2016）号决议第6段中提出的各种做法。这些做法包括加强筛查与安检、确保提供适当资源和进行有效质量控制以及促进有效安保文化。

基本航空保安措施存在漏洞会导致易被恐怖分子利用和规避的薄弱环节，这一点再怎么强调都不为过。应充分利用国际民航组织编制的经更新和修订的新指导材料，并定期更新和修正威胁与风险评估方法。会员国往往没有同所有参与执行航空保安措施的相关行动体充分开展对话。许多人没有意识到需要采取基于风险的办法和运用共同方法来评估风险。在这方面，会员国可以利用国际民航组织提供的风险背景说明。然而，仍有必要加强相关机制，供在国际和国家层面交流威胁信息，包括供一线航空保安人员交流此类信息，他们往往无从获得至关重要的信息，或缺乏处理此类信息并据此采取行动所需的知识和专长。许多国家还无从查阅相关数据库，包括国际刑警组织的数据库以及关于伊拉克和黎凡特伊斯兰国（达伊沙）、基地组织及相关个人、团体、企业和实体的第1267（1999）号、第1989（2011）号和第2253（2015）号决议所设委员会监测组的制裁名单。

此外，正如反恐执行局评估和分析工作所揭示的那样，只有57个国家采用了预报旅客信息系统。预报旅客信息实施力度低下是一大安全漏洞。2014年通过的第2178（2014）号决议，要求会员国确保在其领土上运营的航空公司提供预报旅客信息，以便发现被伊黎伊斯兰国（达伊沙）和基地组织制裁委员会列名的个人从其领土出发或企图进入其领土或通过其领土中转的情况。我应当指出，反恐执行局正在参与联合国反恐中心帮助会员国建立预报旅客信息系统的项目。该项目包括举办区域研讨会、进行能力建设协商和制定国家预报旅客信息实施路线图。

还有一个重大关切是机场地勤区域缺乏保护。与安保禁区不同，地勤区域向公众开放，而且往往由各种机构管理。这方面的特别挑战是单枪匹马枪手的行动，例如2017年1月劳德代尔堡发生的袭击就属于这种情况；能造成大量伤亡的爆炸装置，例如2016年在布鲁塞尔和伊斯坦布尔发生的袭击使用的就是这种装置；以及涉及旅客携带的简易爆炸装置的袭击。信息和通信技术被用于邪恶目的以及飞机和机场信息技术系统可能存在弱点，也需要我们紧急予以关注。

请允许我简要提出几点建议供安理会和委员会进一步采取行动，以应对民用航空面临的恐怖主义威胁。

安理会和反恐委员会应加紧努力，提高对国际民航组织编制的有关安保的《标准与建议措施》以及指导材料的认识并加以推广。它们应敦促各国使国家相关机构了解这些工具，包括为此确保为所有相关行为体，特别是负责执行安保检查的前线工作人员，提供适当培训。在这方面，我要指出，反恐委员会最近审查了经更新的《安全理事会第1373（2009）号决议及其他相关决议执行工作技术指南》，以便反映最近通过的各项决议——包括第2309（2016）号决议——的规定，以及国际民航组织制定的工具和文书。该指南意在成为一个全面的参考工具，帮助各国评估其执行工作的进展情况。

安理会和反恐委员会应将安理会相关决议纳入民航安保框架。例如，应鼓励各国考虑到安理会关于保护关键基础设施免遭恐怖袭击的第2341（2017）号决议的各项规定，并将这些规定纳入其国家民用航空保安方案。还有必要增加对这一不断加剧威胁的了解。

安理会和反恐委员会应促进在所有机场建立风险管理程序，包括进行风险评估、采取相关缓解措施和努力确保安保人员切实执行此类措施。安理会和反恐委员会应敦促各国加强对机场地勤区域的保

护。应考虑到国际民航组织关于保护地勤区域的新标准和指导材料。

应敦促各国防止将信息和通信技术用于邪恶目的以及使用先进简易爆炸装置等行为。安理会和反恐委员会应当敦促各国和民航业者将航空安全审计视为确定最佳做法以及能力建设和技术援助需要的一个机会。应当敦促各国加强识别低风险和高风险乘客的能力，同时考虑到便利旅行的需要。

在这方面特别亟需引进并有效执行预报旅客资料系统和乘客姓名登记系统这两个系统，以便查明哪些人是恐怖分子和外国恐怖主义战斗人员。安理会和反恐委员会应当鼓励各国加大努力，为国际刑警组织数据库提供数据，包括确保连接和积极使用I-24/7全球警用通讯系统以及扩大其使用权限。

最后，我鼓励安理会和反恐委员会继续处理航空安全相关问题，包括促进会员国执行第2309(2016)号决议。该委员会将继续审议该议题，包括通过反恐执行局和民航组织定期作出通报。我也敦促安理会和该委员会继续支持民航组织与该委员会增进合作。反恐委员会和反恐执行局将继续与反恐主义办公室加强这方面的合作。我希望该办公室能够充分利用反恐委员会和反恐执行局在这方面进行的评估和分析以及专业知识，包括在推动技术援助方面加以利用。

**主席（以英语发言）：**我感谢阿布拉塔大使的通报。

我现在请希望发言的安理会成员发言。

**艾伦先生（联合王国）（以英语发言）：**我谨感谢柳秘书长和阿布拉塔大使的通报，两人的通报都很翔实。我认为它们载有我们大家可予注意的一些重要建议。

一年前，安全理事会开会通过了其史上第一项关于民用航空面临的恐怖主义威胁问题的决议（见S/PV.7775）。我们藉由一致通过该决议，表明了我们使公民免遭这一日益加剧的共同威胁的共同决

心，就如何能够提高航空安全标准启动了全球性讨论。因此，我们乐见过去12个月开展了良好工作。

《全球航空安全计划》较原计划提前两年就已制定完成，这有力地表明了第2309（2016）号决议所带来的势头。我们期待国际民用航空组织（民航组织）今年晚些时候核准该计划。我们认为安全理事会届时也应予以核准并呼吁采取行动。

然而，第2309(2016)号决议通过一年来，民用航空面临的威胁显然非但没有减少，反而有所变化。各位会记得企图将炸弹私藏在手提电脑里的阴谋，或是悉尼国际机场两个月前才遭受的未遂袭击。前者促使联合王国和美国今年实施了长达几个月的禁令，禁止将体积较大的电子产品带入机舱。后者则是一起精密策划的行为，本会造成数百条无辜生命损失。

这些事件只是恐怖分子一心要在空中制造死亡和破坏的两个例子。这些图谋应当提醒我们大家，保障我们公民安全的工作不容松懈。

相反，我们需要保持一年前展现的决心。这意味着民航组织每一个成员国都要把对于全球航空安全计划的承诺化为实际行动。只是嘴上说说绝不能起到震慑作用。认为本国机场和飞机可以不受恐怖主义攻击的人不仅是错误的，而且也是不负责任的，既推卸了自己的义务，也推卸了我们必须保护全球航空业以及使用航空的我们各国人民这一共同责任。

航空是我们很多国家的经济命脉。我们认识到，对于某些国家来说，无论它们怀有多大善意，执行民航组织的商定标准，以及在经大力核查被证明是行之有效的建议做法的基础上加以执行，都是一件困难的事情。

因此，我们要如第2309（2016）号决议所述，通过技术合作和能力发展给予相互支持。联合王国最近将其用于此类援助的预算增加了两倍，并与几十个会员国一道制定了一项积极方案。我呼吁安理会其他成员也这样做。



不只是民航组织成员可以做更多工作。我认为，联合国与民航组织一道可采取三种做法，更好地确保航空安全仍是最重要的议程项目之一，获得其应有的关注。一是，航空安全面临的威胁应被纳入联合国就恐怖主义问题所提交的报告并形成常态。我们鼓励安全理事会关于伊拉克和黎凡特伊斯兰国（达伊沙）、基地组织及关联个人、团体、企业和实体的第1267(1999)号、第1989(2011)号和第2253(2015)号决议所设委员会监测组确保就航空安全威胁征求各国意见，并在监测组定期报告中适当评估这些威胁。

二是，我们欢迎反恐怖主义委员会执行局（反恐执行局）与民航组织开展密切合作。这两个机构已在密切合作，并正在制定合作协议。我们鼓励不仅在反恐执行局进行的国别评估，而且也在分享信息、研究和分析，揭示民航面临恐怖威胁这一现象的新趋势，以及在可以采取哪些先进手段减轻威胁方面继续开展协作。

三是，我们鼓励新的联合国与民航组织密切合作，将航空安全能力建设作为一项要务。我们鼓励它们根据全球航空安全计划所述行动和任务，共同制定并实施适当的能力建设项目。

最后，在第2309(2016)号决议通过一周年之际，应当思考过去一年所取得的成就，但这是只是一部分工作，远远不能满足需要。它还应当促使我们问这样一个问题，那就是如何保持第2309（2016）号决议带来的势头，将我们在纸上的承诺付诸行动。

西松女士（美利坚合众国）（以英语发言）：  
我感谢柳秘书长和阿布拉塔大使的通报。

“有一些飞机飞过来了”。这是2001年9月11日空管人员最早听到的无线信号之一。这一野蛮的恐怖主义行径已经过去16年，但其带来的痛苦至今犹存。我们仍在悼念遇难者并缅怀他们。全美各地的美国人都非常生动、清晰地记得，他们在听到飞

机撞击世界贸易中心的消息时，当时身在何处，在做什么事情。我们谁都不会忘记。

我们永远不会忘记“9·11”事件遇难者当天所遭受的痛苦，我们也永远不能忘记它给予我们的教训。我们知道恐怖分子决心将民航作为袭击目标。他们想袭击联系我们各国的纽带，搞垮这一属于现代社会支柱的基础设施。

尽管“9·11”事件以来作出了很多改进，但该威胁依然存在且极为现实。

即便我们尽最大努力保障全球航空系统的安全，民航遭受的威胁的变化速度也让我们难以应对。最近埃及和索马里飞机遭受的恐怖袭击即为明证。与此同时，对于使用飞机来促进人员和商品流通的依赖程度继续上升。全球经济继续日益依赖航空，保障航空系统的安全因而也变得日益重要。

去年，安全理事会通过第2309（2016）号决议对航空安全在我们全球反恐努力中的重要性给予了认可。该决议的基础是先前为加强国际标准、应对恐怖主义威胁所开展的工作。

第2309（2016）号决议强调，应当调集更多资源和深化我们的合作，以应对不断变化的威胁。我们欢迎全球航空界为响应第（2016）号决议开展工作，包括通过国际民用航空组织（民航组织）开展工作。

民航组织已制定《全球航空安全计划》，美国呼吁民航组织尽快核准该计划。这是增强国际航空安全合作的重要下一步。全球航空安全计划一旦得到批准，会员国即应与国际民航组织合作，确保其建议得到落实，并监测其执行进度。

联合国各反恐机构应侧重协助会员国落实国际民航组织计划。但归根结底，要确保航空旅行安全，就需要每个会员国各尽其责。国际航空体系庞大，一个薄弱环节即可变成一个灾难性弱点。本着第2341（2017）号决议的精神，美国呼吁所有会员国加强对机场等关键基础设施的保护。会员国也必



须保持警惕，防止外国恐怖主义作战人员跨越国界。

美国已经帮助带头努力扩大关于已知和可疑恐怖分子的信息共享，通过加强旅客筛查提高边界安全。但是，我们还必须进一步努力消除外国作战人员构成的威胁，特别是在叙利亚和伊拉克战场的外国作战人员企图回国或转移至其他战区的情况下。

尽管已经取得进展，但对航空、机场和航空旅客的恐怖主义威胁依然存在。许多国家仍然难以始终如一地贯彻和遵守国际安全标准与做法。作为会员国，我们必须相互问责，确保国际安全标准得到严格的执行，足以应付新的威胁，不让任何国家掉队。我们必须继续扩大情报和执法信息共享，加快努力落实旅客信息预报及旅客姓名记录、收集、分析和共享，以识别恐怖分子和犯罪分子。

各国均应认识本国独特的弱点。我们必须仔细审查当前的威胁，预测未来的威胁。美国将继续仔细审查并加强我国的航空旅行系统。我们期待继续与会员国和联合国实体合作，确保全球航空系统安全。

首先，不能忘记航空旅行在我们今天生活中的根本作用。上周世界各国领导人聚集在纽约参加联合国大会，即及时说明这一事实。没有航空的现代世界是绝对无法想象的。我们登机时必须确信我们将安全抵达目的地。我们只要想一想确保航空安全的重要性就会同意，不可浪费时间，必须立即加强这一重要系统，并据此深化合作。美国随时准备提供协助。

**比亚吉尼先生（意大利）（以英语发言）：**首先，我谨感谢主席国埃塞俄比亚召开本次会议。我也感谢安全理事会关于反恐怖主义的第1373(2001)号决议所设委员会主席阿布拉塔大使的通报。特别是，我感谢国际民用航空组织(国际民航组织)秘书长柳芳女士确保民航组织工作准确地开展重要工

作，提高民用航空的安全水平。意大利充分支持柳芳女士的工作。

安理会通过第2309（2016）号决议已有一年。在这一年中，正如我们所听到的那样，恐怖主义威胁有所变化。它虽然受到了打击，但却仍然存在。恐怖分子混入民航旅客流的危险以前主要涉及外国恐怖主义作战人员，第2178（2014）号决议强调了这一点。现在，进行侦查以发现恐怖分子的工作主要集中于回返者和新的威胁形式。但是必须记住，民航仍然容易受到以前那种威胁。因此，我们呼吁国际社会加强合作，进一步分享信息，根据更新的标准强化机场和机场内安保措施。

5月26日，七国集团首脑在陶尔米纳发表关于打击恐怖主义和暴力极端主义的声明，确认各国承诺加强各国边界机构间合作，支持在旅客筛查中扩大使用旅客资料预报和旅客姓名纪录系统。我们承认，若干地区不少国家需要执行能力建设项目，以提高其反恐效力。关于航空安全这个具体问题，实现从原有信息系统到现有旅客资料预报系统的技术过渡，存在一些客观的限制，这一过渡需要时间，需要在一段时间内管理不同的信息系统。但不可否认，旅客资料预报系统是打击恐怖主义的有效工具。

确保国际航班和乘客的安全，帮助防止恐怖袭击和提高执法和司法行动效率，是第2309（2016）号决议的基本目标。现在，执行是关键。我们目前所应对的是一种全球威胁，因此不仅需要分享国际标准，而且需要分享专门知识和最佳执行做法。在这方面，国际民航组织和反恐怖主义委员会执行局提供援助和技术支持必不可少。

最后，我们期待会员国之间就批准《全球航空安全计划》达成广泛一致，作为加强民航安全的下一个重要步骤。意大利将继续支持用最佳方式落实所有各项必要要求，以增强防止恐怖袭击的效力，同时铭记机场和航班安全是一项公民权利，也是我们集体自由的根本保证。

因乔斯特·霍尔丹先生（多民族玻利维亚国）（以西班牙语发言）：首先，我们感谢阿布拉塔大使（以反恐主义委员会主席的身份）和国际民用航空组织秘书长刘女士的通报。

玻利维亚再次重申，我们明确谴责一切形式和表现的恐怖主义行为，这种行为不论其动机为何，发生在何时、何地，也无论是何人所为，都是犯罪行为，而且毫无道理可言。恐怖主义构成对和平、社会共处和国际安全的最严重威胁之一。涉及民航安全的恐怖行为，不仅威胁民众的安全和信心，而且威胁经济和国家间贸易。

显然需要各国间合作，以挫败恐怖主义集团利用机场可能存在的安全缺陷的企图。因此，我们重申，有必要评估现行国际标准是否能够得到有效落实。同时，鉴于恐怖行为的性质，这些标准也必须不断调整，使其适应新的情况。

我们强调《芝加哥国际民用航空公约》通过至今所取得的进展，订立了各种国际文书，例如：1988年《制止危害民用航空安全非法行为蒙特利尔公约附加议定书》，其中扩大了公约条款的适用范围，以涵盖针对为国际民航提供服务的机场实施的恐怖行为；2010年《关于制止有关民用航空的非法行为的北京公约议定书》；以及第2309（2016）号决议，其中鼓励进一步加强与国际民用航空组织的协调。

玻利维亚正在按照第2309（2016）号决议规定与国际民用航空组织协调，建立有效的国家机制，以充分贯彻航空安全措施，打击此类威胁。我国国家刑法把恐怖主义定为任何旨在制造紧张或民众集体恐慌的行为。刑法还规定，用暴力、威胁或任何其他恐吓手段夺取飞机船只构成恐怖行为。

据此，我们已经开展工作，实施国家民用航空安全方案。该方案旨在确定不同机构、公共或私营公司及国家安全机构在有关任何民航永久安全方面的不同责任及协调程度，以防止危害航空活动正常发展的非法干扰、罪行和违法行为。

恐怖主义在地方和全球发生的背景是国际社会所面临的挑战。为了克服这个挑战，我们呼吁安理会通过加强国际协调，共同努力打击恐怖主义祸害，同时在国际法框架内尊重《联合国宪章》以及国家主权、独立和领土完整。

最后，我们表示支持反恐主义委员会和反恐主义委员会执行局以及国际民航组织正在进行的工作。

事实上，各国仍然面临各种挑战，但我们相信，除了在信息交流方面举行航空保安与合作对话外，只有通过能力建设，我们才能保证人民在使用民航服务方面的福祉。

乌马罗夫先生（哈萨克斯坦）（以英语发言）：我感谢埃塞俄比亚本月的干练领导，并强调了航空保安的重要性。我还要感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士和反恐主义委员会主席阿姆鲁·阿卜杜勒拉蒂夫·阿布勒阿塔大使所作内容翔实的通报。我特别要感谢柳芳女士上个月对哈萨克斯坦的正式访问。她与我们官员的会晤对我们今后的密切合作是一个良好的征兆。

鉴于恐怖主义组织所采用的复杂和创新的做法，哈萨克斯坦政府致力于航空保安和保护民用航空设施和关键基础设施，打击国际恐怖主义，防止恐怖主义袭击。我国有关主管部门根据第2309（2016）号决议，加强与有关区域和国际组织的互动，采取有力和迅速的措施，消除对国际航班的威胁，该决议要求会员国立即采取措施，消除差距或漏洞。

2016年，反恐主义委员会执行局（反恐执行局）对哈萨克斯坦实施安全理事会基本反恐决议的情况进行了评估，认为相当有效。欧洲联盟委员会也在哈萨克斯坦进行了技术安全评估，确认我国正在有效地执行国际民航组织的标准。另外，根据哈萨克斯坦共和国国家运输法，我们的民航委员会正在考虑安装和维护一个信息系统，用以收集和处理航空旅客的数据。我们正在努力推出

预报旅客资料系统，并对互动式预报旅客资料系统的能力进行了研究，这一系统正成为新的标准。我们在反恐执行局、联合国反恐中心和联合国反恐办公室专家的协助下正在开展这项工作。我们打算在不久的将来批准《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》。

由于对民航基础设施袭击的性质不断变化，哈萨克斯坦认为，有必要与共同享有持续空中交通流动的邻国和区域国家一道不断检查、统一和巩固法律和行动。这也适用于国际层面。

我们呼吁，会员国和国际组织之间就航空保安领域的新方法和做法积极交换信息。要特别提高警惕，防止直接袭击、飞机炸药走私、使用无人机携带致命物资或车辆装载爆炸物、劫持飞机和用迫击炮发射短程和远程反坦克导弹的袭击。所有这一切都需要进行彻底筛查，建立隔离安全区，明确武装部队、特别安全和警察之间的行动作用以及平民人口危机情景培训。为了帮助各国应对这些挑战，必须要遵守规范，制定统一程序，开展能力建设，为此要有合格的人员、培训、侦测、销毁和预警装备等。

最后，我们重申哈萨克斯坦通过加强伙伴关系和适用国际民航组织确定的准则和标准，承诺采取有效措施打击和减轻对民用航空的恐怖袭击。

**Kawamura先生（日本）（以英语发言）：**首先，我要感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士和反恐怖主义委员会主席阿姆鲁·阿卜杜勒拉蒂夫·阿布勒阿塔大使所作的全面和翔实的通报。

日本是第2309（2016）号决议的共同提案国，旨在与国际社会一起加强航空保安。民航在过去几十年中一直是恐怖分子有吸引力的攻击目标，正如我们看到的2011年9月11日美国遭受的袭击，还有最近布鲁塞尔和伊斯坦布尔去年遭受的袭击。恐怖分子将利用一切可用的方法攻击民用航空。因此，我们需要使用所有可用的工具

来防止他们攻击。虽然航空保安涉及广泛的活动领域，但信息交流是最基本和最有效的手段。正如通报者指出，按照第2178（2014）号和第2368（2017）号决议，应采用预报旅客资料和旅客姓名记录系统，以发现外国恐怖主义战斗人员。国际民航组织的预报旅客资料指南和旅客姓名记录报告标准显示了这些系统的有效性。预报旅客资料包括护照和航班信息，而旅客姓名记录则包括乘客预订信息，包括行程、同行者的姓名和国籍以及付款方式。这些信息有助于当局在可能的外国恐怖主义战斗人员到达机场之前进行分析，予以发现。然而，正如阿布勒阿塔大使指出的那样，根据反恐怖主义委员会执行局3月份的报告，193个会员国中只有57个采用了预报旅客资料，只有15个会员国使用了旅客姓名记录系统。日本呼吁所有会员国依照有关决议的鼓励，尽快使用这些系统。为了支持这一努力，日本向亚太地区提供了224万美元的援助，以促进加强航空保安的预报旅客资料和旅客姓名记录系统。我们希望其他会员国也促进对更广泛使用这些系统的支持。此外，预报旅客资料和旅客姓名记录系统还不够。我们必须收集关于恐怖分子的信息，以便能与预报旅客资料和旅客姓名记录系统获得的信息相匹配。因此，至关重要是要更新对伊拉克和黎凡特伊斯兰国和基地组织的制裁名单，并向国际刑警组织数据库，包括被盗和丢失的旅行证件数据库提供信息。这些数据库应该扩展到机场和边界检查站。如果这些地区无法访问数据库，恐怖分子则可能会因为缺乏及时的通报而潜越边界。然而，国际刑警组织190个成员国中有100多个没有使用这一强大的数据库来筛查机场和边境检查站的旅客。因此，我敦促会员国按照第2322（2016）号决议的规定，向机场和其他一线检查站提供国际刑警组织数据库。关于航空保安，我想借此机会强烈谴责朝鲜公然违反安理会决议进行一系列弹道导弹发射。我们要求朝鲜立即停止一切此类行动。这些弹道导弹是在没有事先通知的情况下发射的。它们可能会造成灾难性后果，对航空保安构成威胁。



总而言之，我想强调实施的重要性。日本随时准备与其他国家密切合作，提高其在反恐，包括航空保安方面的能力。我们要通过执行第2309（2016）号决议和有关决议，进一步加强反恐措施，团结起来打击恐怖分子。

**吴海涛先生（中国）：**中方感谢你召集本次民航安全与反恐问题公开会，感谢国际民航组织秘书长柳芳女士和阿布拉塔大使的通报。

民用航空在加强世界各国互联互通、促进政治文化交流和经贸合作中发挥了重要的作用。近年来，恐怖组织将民用航空作为恐怖袭击的对象，损害人民的生命和财产安全，给有关国家的稳定和社会经济发展造成负面影响。国际社会应树立构建人类命运共同体意识，加强民航领域国际合作，采取切实有效措施，保护全球民航体系免受恐怖袭击威胁。

第一，应坚持统一标准，防范和打击针对民用航空的恐怖行为。各国应坚持对恐怖主义零容忍、无差别，无论恐怖活动针对哪个国家，采取何种手段，都应予以坚决打击。国际反恐行动必须充分发挥联合国及其安理会主导作用，遵循《联合国宪章》宗旨和原则，加强有效协调，形成国际反恐统一战线，保持对恐怖分子严厉打击的高压态势。

第二，应在会员国主导原则基础上，重点加强发展中国家的能力建设。发展中国家在保护民航安全能力建设方面面临更多挑战，国际社会应帮助发展中国家加强机场安全检查、安全保卫、风险评估和现场处置等能力建设。协助发展中国家提高民航保卫能力，应尊重当事国主权，切实帮助当事国解决实际问题。

第三，应切实落实安理会决议，加强保护民航免受恐怖袭击的国际合作。去年9月，安理会一致通过第2309号决议。各方应根据决议要求，加强民航安全领域情报交流，提高边境管控和执法合作。国际民航组织应推动各国完善民航安保措施，推动国际社会加大民航安全领域的投入，继续同安理会反

恐委员会和反恐执行局、联合国反恐办公室等密切合作，协助会员国加强相关能力建设。

中国作为国际反恐阵营的重要成员，将继续依据《反恐怖主义法》、民航安全领域法规及国际公约，推进民航领域反恐合作，提升本国民航安全水平。今年5月北京“一带一路”国际合作高峰论坛期间，中国民用航空局与国际民航组织签署了合作意向书。中方愿同国际民航组织一道，在加强航空安全和安保监管等领域开展合作。

**塞克先生（塞内加尔）（以法语发言）：**塞内加尔代表团欢迎在安全理事会通过具有历史意义的2016年9月22日第2309（2016）号决议一年之后召开本次通报会。这次会议为我们提供了一个机会，让我们深入考虑能够采取哪些解决办法，打击越来越多针对民用航空的恐怖主义袭击给国际和平与安全带来的威胁。七月份举行的有关同一议题的特别会议已经为我们今天的讨论奠定了基础。因此我要祝贺国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士和我们的同事反恐怖主义委员会（反恐委员会）主席阿布拉塔大使做了出色的通报。

令人鼓舞的是，尤其是根据国际民航组织秘书长的杰出通报，我们注意到，国际民航组织定期更新1944年12月7日《芝加哥公约》所规定的国际航空安保立法的基本内容，以适应以不断变化的恐怖主义威胁为特征的新安全环境。会员国、专门机构和航空业必须共同努力，加强国际民航组织在制定国际民用航空安全标准和有效执行这些标准方面所发挥的关键作用，因为当恐怖主义的威胁影响到航空运输这样的敏感部门时，此种威胁变得难以确定和预防。因此，根据每个国家和地区对自身具体情况和内部地缘政治环境的认识，时刻保持警惕和监督至关重要。

在这方面，为了取得实效，在采取打击此种现象的任何行动的同时，必须加强信息共享和边境控制以及记录、安保管制和登机技术方面的区域和国际合作。

航站楼、货物区、行李处理区、停车场和起降区等机场设施都是恐怖袭击的目标和脆弱地区。因此，这些场所的安保是一项重大挑战。同样，对乘客和其他用户的控制程序是另一个同样敏感的领域，这方面的任何失败都可能为恐怖主义团体提供策划和实施危险行动的机会。

在国家、区域和国际各级，塞内加尔具体执行了秘书长所描述的《全球民用航空安全计划》及其路线图。这是因为塞内加尔既是民用航空区域中心，也是反恐区域中心。我国是非洲航空安保总部所在地，因此我们在空域管理方面进行合作，所管辖的范围达16,005,000平方公里，是欧洲管理空域的1.5倍。塞内加尔还负责管理非洲六个飞行情报区之一，即南大西洋沿海飞行情报区。我国还是非洲联盟的专门机构非洲民用航空委员会总部以及国际民航组织区域办事处的所在地。非洲民用航空委员会的任务是推广民用航空，确保其是安全、有保障、盈利和可持续的，并且尊重非洲的环境。它还执行民航组织的综合航空运输系统，制定符合现行的国际民用航空法律的规则和条例。

民航组织的条款申明，各国均有责任确保有效执行所有保护航空不受非法干扰的安全措施。根据这些条款，塞内加尔国多年来一直努力实施一项旨在加强其领土和领空民用航空安全的重大计划。该政策使国民议会得以于2015年5月4日颁布第2015-10号法案，因而通过了一项新的民用航空法典；并拟定航空条例，作为具体执行安全措施和程序的基础。在国家层面，《芝加哥国际民用航空公约》附件17和民航组织《普遍保安审计计划》各项条款的实施，大大加强了这一监管框架。

此外，塞内加尔通过了关于预报旅客资料的第9/2016号航空条例，使其在这个问题上成为非洲第二位的先进国家。因此，我们建立了一个与其他国家交换和共享敏感信息的平台，以便在应对出现利用飞机或机场发动非法袭击的新威胁和新企图时，形成一个牢固的统一阵线。在这方面，根据2015年9月21日第2015/1969号法令，塞内加尔设立了一个

以民航组织规定为基础的民用航空安全监测系统。该系统正在得到有效落实，它将通过制定国家民用航空安全计划，确保我国领土上的航空运输安全。2016年，塞内加尔还通过了一项国家海上安全战略。

在次区域一级，塞内加尔国批准了西非经济和货币联盟（西非经货联盟）关于航空运输的规定，包括关于民用航空安全的第10号条例，以及关于在西非经货联盟成员国内部执行安全做法与程序的第11号决定。每个成员国都保留采取更加严格的措施的权利，以满足国家威胁分析结果产生的具体需求。

西非和萨赫勒的恐怖主义和网络袭击日益增加，同时还有包括火箭榴弹在内的武器和弹药大量流通，给次区域带来了可怕威胁并引起关切。它与武器贩运一道，还威胁到整个萨赫勒-撒哈拉地区的稳定。要想防止非洲成为航空安全的软肋，我们就应当确保为其在多个层面提供重要的技术援助，形式包括人力资源培训及设备和技术——第2309(2016)号决议第7段中已对此作出规定，柳秘书长今天上午也对此发出呼吁。在这方面，塞内加尔重申其支持加强民航组织、反恐执行工作队和反恐怖主义委员会，包括其执行局之间的合作。反恐怖主义委员会主席阿布塔拉先生正确指出，应当加强后者的人力和财政资源。

最后，塞内加尔尖端的布莱斯迪亚涅机场将在几个月后启用。在此之际，我国代表团谨鼓励对第2309(2016)号决议尤其是其执行情况作进一步审议，以便与安全理事会关于打击恐怖主义的其他相关决议保持完全一致。

**涅边贾先生（俄罗斯联邦）（以俄语发言）**：  
俄罗斯代表团谨感谢国际民用航空组织（民航组织）秘书长柳芳女士和反恐怖主义委员会主席阿姆鲁·阿布拉塔先生的评价，并为我们的讨论增添了丰富的内容。

在反恐怖主义委员会论坛7月份举行的民用航空安全威胁问题对话中，我国代表团发挥了积极作用。在那次会议期间，俄罗斯联邦交通部副部长发言介绍了我国执行国际民用航空安全标准的最佳做法。我们认为，反恐怖主义委员会7月份的特别会议值得我们深思，尤其是各国履行防止恐怖主义行动和加强国家间在该领域合作的要求方面依然存在的差距。事实上，所有这些内容都反映在安理会的反恐怖主义决议中，首先是根本的第1373（2001）号决议。

在该领域新的挑战当中，我们再次看到外国恐怖主义战斗人员问题、内部人员和机场员工的行动所造成的机场事件、日益精密的简易爆炸装置的使用、以及网络袭击产生的危险。之前的安排确认，在拟定和执行确保航空安全的实际规则和方法时，各国应当首先参照民航组织——负责主管这些事项的国际组织——框架内开展的工作。在此背景下，如果能够参照目前正在审议当中的民航组织《全球航空安全计划》及其执行路线图和相关计划和项目，将会有所裨益。

我们认为，在讨论安理会的这一议题以及反恐怖主义委员会的相关工作时，我们的任务是——在不重复任何努力的情况下一一确保帮助各国全面执行相关标准和建议，同时考虑到这些国家反恐怖主义安排所指出的差距。我们期待安全理事会各反恐怖主义机构与民航组织继续开展卓有成效的合作。我们还将根据关于伊黎伊斯兰国（达伊沙）、基地组织和有关个人、团体、事业和实体的第1267(1999)号、第1989(2011)号和第2253(2015)号决议，与委员会的监测组就该问题展开互动。这一进程无疑还将涉及新成立的联合国反恐怖主义中心，该中心负责加强联合国内外协调和技术援助。我们的最终目标是建立一个保护国际民用航空，使其免遭非法干预行为的可持续系统。为此，最有效的手段就是各国和各国际组织在各自任务授权内开展协调行动。

**阿布拉塔先生（埃及）（以阿拉伯语发言）：**  
首先，我谨感谢安全理事会主席国埃塞俄比亚举行今天这场重要会议，对第2309（2016）号决议第11段作出回应。我还要感谢国际民航组织（民航组织）秘书长柳芳女士今天的通报。

关于反恐怖主义的第1373（2001）号决议所设委员会（反恐委员会）于7月7日举行关于恐怖分子对民用航空的威胁问题会议是反恐委员会2017年举行的最重要的会议之一，因为这个议题十分重要。正如我们所听到的那样，这次会议产生了一个重要成果，应该得到充分遵守和执行。

在这方面，我注意到第2309（2006）号决议的重要性，它强调国际民用航空组织在执行该决议方面、与民用航空有关的所有领域以及执行《国际民用航空公约》以保护民用航空免遭恐怖主义的风险和威胁方面具有重要和关键的作用。该决议欢迎国际民航组织保护民用航空的工作。它呼吁国际民航组织在其任务范围内，继续加强努力，通过在实地切实执行《公约》，确保国际航空保安标准得到遵守，并向会员国提供这方面的协助。

我们强调各国必须遵守第2309（2016）号决议，包括其所有规定，例如防止民用航空被当作运送外国恐怖主义战斗人员的工具。它强调，所有国家都必须根据国际法，保护其国民不受针对民用航空的恐怖袭击。我们还重申，所有国家都必须根据国际法和安理会有关决议，采取一切措施，防止和打击恐怖主义行为，包括针对或利用民用航空的恐怖行动。

在这方面，埃及一直在采取内部措施，保护本国人民和领土免受任何可能针对民用航空的恐怖袭击。埃及正在与友好国家和国际民航组织开展密切合作。最近，我们对埃及各机场的做法进行了全面审查，以确保按照《芝加哥公约》实施全球安全标准。

此外，埃及正在采取有效措施，评估埃及各机场的风险，以加强安全检查和审计以及设施的安



全，查明并制止对民用航空的恐怖袭击。埃及当局对这些措施进行定期和全面的审查和评估，确保这些措施能管控不断变化的威胁，并符合国际民航组织的标准和推荐的措施。

在这方面，国际民航组织航空审计小组对埃及实施《芝加哥公约》规定的标准安全程序作出了良好的评估。埃及当局8月17日收到国际民航组织审计小组主席的正式信函，其中指出埃及在达到航空保安最高标准方面取得了进展。

最后，埃及强调，必须确保国际民航组织获得必要的财政资源，以提高其履行职能以及协助各国执行《芝加哥公约》和《全球航空保安计划》的能力。我们还可以考虑由反恐基金为国际民航组织提供资金，以便该组织在不同国家执行保护民航免遭恐怖主义风险和威胁的项目。

叶利琴科先生（乌克兰）（以英语发言）：我要感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士和阿布拉塔大使作了富有见地的通报。

鉴于世界各地的恐怖主义威胁不断演变，加强全球航空保安对于保障飞机和旅行者的安全保障至关重要。今天对喀布尔国际机场的导弹袭击突出表明提高航空保安新标准的必要性。这不但及时，而且也很有必要。然而，改进航空保安的所有必要措施并非可以一蹴而就，特别是考虑到落实这些措施需要采取分阶段的做法，还需要所有国家积极参与。

需要紧迫执行的任务众多，例如采用先进的乘客信息检查系统，加强整体安全；对个人行李、特别是电子设备进行严格检查，防止简易爆炸装置被带到空中；在飞机四周实施强化安全程序；并建立额外的已预检场地。

乌克兰作为共同提案国提出的第2309（2016）号决议向国际民航组织发出了强烈的信息，即应该进一步加强与安全理事会的合作，特别是与反恐委员会和反恐怖主义执行局（反恐执行局）的合作。这就需要系统地交流有关恐怖主义威胁、事件、趋

势和反恐努力的信息，并在最需要的地方提供能力建设方面的援助。

在这方面，我们赞赏地注意到7月份举行的反恐委员会特别会议和最迟于本月举行的2017年国际民航组织全球航空安全研讨会。这两次会议加强和促进了航空安全标准国际框架，从而促进开展国际合作，处理恐怖分子针对民航所构成的威胁。会议的结论应当充分反应于国家和国际恐怖主义预防战略中。因此，我们鼓励国际民航组织和反恐执行局在新的联合国反恐办公室的积极参与下，继续开展这些合作。

根据第2309（2016）号和第2341（2017）号决议的要求，乌克兰参照国际民航组织标准和推荐措施的最近修正案，于3月份更新了国家民用航空安全方案。我们在国家和机场两个层面建立了风险评估机制，推出了保护民用航空免受非法干扰行为的措施，在这方面，规定必须为保安人员提供专门训练，以便及时、有效地查明并消除对民用航空的威胁。

由于单一的网络攻击可能比任何其他恐怖袭击事件对民用航空系统造成更大的破坏，根据国际民航组织大会第39-19号决议的设想，国家方案特别重视保护关键的机场基础设施不受网络威胁。在乌克兰国家航空服务局内设立了一个部门，专门负责与各航空公司协调网络安全战略、政策和计划，并分享各自的信息，帮助确定需要解决的重大漏洞。

为了对照恐怖主义制裁名单核查旅客的信息，乌克兰已经参加旅客信息预报系统，并支持其普遍执行。在这方面，我们还引进了符合国际民航组织规定的生物鉴别信息旅行证件，并为我国机场配备了办理登记手续自动化系统。

威胁国际民航安全的行为、特别是恐怖主义袭击性质严重，令整个国际社会感到关切。因此，各国应不遗余力，倾力合作，从而彻底调查这些罪行，将肇事者绳之以法。

我必须提及的例子之一是马来西亚航空公司MH-17号航班在乌克兰被占领的顿巴斯坠毁。澳大利亚、比利时、马来西亚、荷兰和乌克兰五国已在联合调查小组进行合作，对这一令人憎恶的犯罪开展刑事调查。调查仍在进行中。乌克兰及其合作伙伴决心在最权威的机构起诉这一残暴罪行的责任人，我们试图通过安全理事会设立一个国际法庭。但俄罗斯联邦阻止了我们所有的尝试。

今年夏天，联合调查小组国家决定，将在荷兰起诉和审判嫌疑人。乌克兰和荷兰就与MH-17号航班坠毁相关的国际法律合作签署了双边条约。该条约成为将刑事诉讼程序从乌克兰转移到荷兰的法律依据。

上周，在大会第七十二届会议间隙，联合调查小组国家的部长们签署了谅解备忘录，为起诉MH-17号飞机坠毁事件的肇事者提供政治支持。我们通过签署协议，保证继续合作落实第2166（2014）号决议的要求，追究这一事件肇事者的责任。

我们与联合调查小组国家的其他国家一道，在国际社会的广泛支持下，将继续作出不懈努力，确保为受害者伸张正义，追究这一罪行所有犯罪人的责任——那些提供导弹系统，用以击落MH-17号航班的人；那些下达犯罪命令的人；那些按下按钮的人；那些当时支持和资助恐怖分子，时至今日仍这样做的人。我们依靠所有国家对这一正义事业的支持。

**罗塞利先生（乌拉圭）（以西班牙语发言）：**主席先生，我感谢你在安全理事会通过第2309（2016）号决议一年后召开这次会议。我还要欢迎国际民航组织（民航组织）秘书长柳芳女士与会发言，我感谢我们的同事阿布拉塔大使代表反恐怖主义委员会通报情况。

每天在世界各地飞来飞去的成千上万人的生命取决于能否在民用航空的各个方面落实有效的安全措施。对航空运输及其相关基础设施实施恐怖袭击

有可能造成毁灭性的后果，并对各国及其人民生活的方方面面产生严重的附带影响。

航空运输的全球性质意味着各国越来越相互依赖，以便落实有效的安全措施。为了给民用航空创造可靠和安全的环境，合作和协调一致的行动是最终不可或缺的要素。各国必须尽最大努力执行《民航组织标准和建议做法》，这需要有政治意愿。

但值得一提的是，在很多情况下，政治意愿还不够。许多国家根本没有基础设施、技术能力、专门知识或财政和人力资源来遵守这些标准。因此，合作在执行这些标准时至关重要。我们非常重视民航组织及其“不让任何一个国家掉队”的活动提供的协助。我们认识到一些国家通过技术援助、培训计划和技术转让提供支持的重要性。

我们注意到，国际民航安全涉及到一长串相互合作的行为体、机构和国家，而国际民航安全取决于其中最薄弱的一环。乌拉圭忠实履行了我们承担的国际义务，成立了国家民航安全委员会，并实施了国家民航安全计划。

在执行第2309（2016）号决议方面，乌拉圭的国家民用航空和航空基础设施管理局强调，必须就安保问题进行培训，包括监测做法、安检、质量控制、就国际威胁加强信息交流，尤其是一线航空安全人员之间的信息交流，因为他们不总能获得关键信息或处理国际威胁所需的知识和培训。我们认为，安全审计是确定最佳做法的有用工具，也是技术援助和培训所需要的。此外，用于控制乘客和检查旅行证件的新技术，尤其是所谓的预报旅客资料系统，是打击空中潜在恐怖主义行动的重要元素。

国际民航组织秘书长柳芳在4月份访问我国期间，赞扬了乌拉圭为执行民航组织标准和建议做法所付出的努力。柳女士借此机会表明，与去年相比，乌拉圭在民航组织普遍安全监督审计方案上的成绩提高了30%以上，包括解决了以前强调的所有重大关切。

乌拉圭将继续遵守《联合国宪章》和国际法，努力应对针对民用航空的恐怖威胁，因为我们知道，只有靠集体努力才能够克服这些日益增长的新挑战。

舒尔金·尼奥尼女士（瑞典）（以英语发言）：请让我和其他人一道，欢迎国际民航组织（民航组织）秘书长柳芳女士出席安全理事会。我感谢她内容翔实的通报。我还要感谢反恐怖主义委员会主席阿布拉塔大使的通报。

我们所处的城市将永远表明民航在恐怖主义目前的脆弱性及其惨痛后果。自从有民航以来，恐怖分子就把它当作一个有吸引力的目标。过去一个世纪，劫持飞机和将无辜乘客扣押为人质，以勒索赎金或实现政治利益已是恐怖主义最臭名昭著的表现形式之一。然而，2001年9月11日的袭击带来了难以想象的新表现形式——利用商业航空公司在空中和地面大规模杀害平民。此后，我们越来越多地看到对航空业的袭击，力求散布恐惧，造成破坏。

同时，国际民航至关重要。互联互通有助于全球化，在不同国家和文化之间扩大繁荣，促进更好的了解。然而，伴随这种更大的互联互通而来的是相互依存，在航空安全方面尤其如此。确保所有人的航空安全确实是各国共同的任务：我们是否安全取决于最薄弱的环节。

航空安全是一个正在开展重大国际合作的领域。我们赞扬民航组织在这项工作中发挥的作用，尤其是向各国提供能力建设和技术援助。我们欣见《国际民航组织标准与推荐做法》的执行有所改进。我们也欢迎当前制订一项新的《全球航空安全计划》的工作，它将支持有助于航空安全的集体行动。

我们感谢国际民航组织、反恐怖主义委员会以及反恐怖主义委员会执行局努力合作，以找到其各自专长领域之间的协同增效。我们必须互相支持以有效提高我们的航空安全。这包括操作层面的合作

与信息共享，但绝不仅是专门有关民用航空恐怖威胁的信息。在该领域开展更多能力建设必不可少。

对欧洲联盟（欧盟）来说，与许多其它方面一样，2001年9月11日的袭击事件是一个具有分水岭意义的时刻。新的现状导致欧盟内部加大航空安全方面联合努力的力度。现在，全欧盟已建立共同的立法框架，其中纳入了国际民航组织的标准和《芝加哥国际民用航空公约》的附件17。除其它外，该框架包括旅客筛查、机场安全、航空器安全检查以及其它类型的筛查。作为其发展合作政策的一部分，欧盟还提供能力建设支持。同国家和区域当局的伙伴关系在我们努力建设该领域能力方面发挥了重要作用。

近年来的袭击事件、包括对布鲁塞尔和伊斯坦布尔机场的袭击表明，不容骄傲自满。我们必须加倍努力，不断提高航空安全水准。我们在航空安全领域的工作必须与我们努力确保有效和安全的边界控制、机场安全以及货物安全的工作相呼应。此外，还需做更多工作以处理新兴的潜在薄弱领域，包括机场的陆侧安全以及如何处理新的网络威胁。瑞典致力于在国内并与我们欧盟各伙伴一道努力，以确保我们为全球航空安全链做出有力的贡献。

航空安全的目标首先也最重要的是预防。今天关于航空安全的讨论为我们集体努力打击和减少恐怖主义可给航空安全带来的直接威胁做出了重要贡献。从更广泛的意义上说，我们还必须确保按照国际法继续努力，根据我们共同的《联合国全球反恐战略》和《防止暴力极端主义行动计划》，首先防止激进化成为暴力极端主义和恐怖主义。新设立的联合国反恐怖主义办公室将在其执行中发挥重要作用。

我们不应忘记，数代人以来，航空为千百万人带来了冒险刺激的感觉和机会。各种恐怖袭击和威胁寻求破坏这种奇妙感，而代之以恐惧与不信任。通过一道努力，我们能够确保他们不会得逞。



德拉特先生（法国）（以法语发言）：首先，请允许我真诚感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士的透彻通报。在通过具有实质性意义的第2309（2016）号决议一年之后，我高兴地再次在安全理事会的桌边看到她。我还感谢我的同事、埃及常驻代表阿布拉塔大使以反恐怖主义委员会（反恐委员会）名义所做的通报。

国际民用航空因其可能造成的人员与经济损失及其对媒体的影响仍是恐怖团体袭击的首要目标。不必回顾过去的惊人案例，今年的多起事件就再次揭示出这一威胁的严重性。最近的一个此类例子发生在7月底，当时澳大利亚政府挫败了一起可能以一架飞机作为目标的恐怖袭击事件。

面对如此严重的威胁，过去一年来，法国继续努力强化已有系统和对策。在国家一级，我们采取的提高空中交通安全的措施包括：提高识别新型爆炸物的能力；提高应对袭击机场事件的能力，并加快反应速度；设立专门为机场服务的情报小组；开发新的背景调查管理系统；以及对途经第三国的航班实施风险评估方案。在欧洲联盟内部，最近，法国通过几天前达成的一项合作协议，加强了与欧洲航空安全机构的合作。其中规定的合作领域之一就是空中交通安全。

在国际一级，法国在国际民航组织尤为活跃，在我的同事、今天在此与会的菲利普·贝尔图先生的领导下，不断努力改进《标准与推荐做法》，加强国际审议，并且为提出请求的国家提供有针对性的技术援助。法国还担任国际民航组织理事会非法干涉问题委员会的主席，将在那里积极推动加强航空安全的工作。我国还致力于支持国际民航组织的工作，该承诺表现在它向国际民航组织派出法国政府的两名专家，一名驻蒙特利尔，以支持负责审计的团队，另一名驻达喀尔区域办事处，以支持《非洲航空安全和推动计划》。

在此背景下，安全理事会在呼吁各国履行其在该领域各项义务、推动《芝加哥公约》中所载各

项标准的执行方面发挥着重要作用。去年第2309（2016）号决议的通过是一个重要时刻，它为国际社会努力评估恐怖主义给国际民用航空带来的风险带来了新的推动力。我们欢迎已取得的进展，但是，我们必须而且还能做得更好。

因此，我愿借此机会，强调国际民航组织同联合国各反恐机构、特别是反恐怖主义委员会密切和有效合作的重要性。7月份由反恐委员会和国际民航组织联合举行的特别会议是加强会员国同相关国际和区域组织对话、查明如何推动航空安全领域各项国际标准执行的一个极好机会。法国希望，这种合作将继续下去，并希望看到反恐怖主义委员会执行局的执行主任就任后参与国际民航组织在蒙特利尔的工作。

最后，请允许我重申法国对该问题的高度重视，并强调法国在这个首要优先事项上的广泛参与。整个国际社会必须继续动员起来，确保空中交通的安全。今天的会议标志着这方面的一个新的里程碑。

主席（以英语发言）：我现在谨以埃塞俄比亚代表的身份发言。

我谨感谢柳芳女士今天在此与会并就航空安全作了全面通报。我还谨感谢阿布拉塔大使出色地领导反恐怖主义委员会（反恐委员会），感谢他在介绍中强调了反恐委员会在航空安全方面所做的工作。我们感谢联合王国倡议召开本次会议，纪念具有划时代意义的关于航空安全的第2309（2016）号决议通过一周年。

航空业往往是恐怖分子袭击的首要目标。已经采取一系列措施加强航空保安。但航空业仍然容易受到袭击，因为恐怖份子继续视民用航空为有吸引力的目标，谋求利用航空系统中确实存在或想象的弱点。因此，航空安保应继续成为会员国和国际社会的高度优先事项。也因为如此，需要进一步加强国际合作，消除可能被恐怖分子利用的任何漏洞。这也是第2309（2016）决议的要求。

在这方面，我们赞赏今天听到的关于这一重要决议执行情况的通报，决议专门涉及对民航的恐怖主义威胁。决议确认，国家有责任确保在其境内作业的航空服务安全，并呼吁所有国家在国际民用航空组织（国际民航组织）内开展工作，确保按照芝加哥《国际民用航空公约公约》，根据目前的风险，审查、更新、修改和实施国际安全标准。

但是，正如各位同事前面所述，会员国执行决议的能力水平显然不尽相同，存在资源限制，需要更加先进的专门技能。因此，需要协助提供有效和定向的能力开发、培训及其他必要资源、技术援助，技术转让和方案，使所有国家能够达到决议规定的目标。

毫无疑问，鉴于航空具有全球相互联系的性质，而且面对极大的威胁，任何会员国，不论大小，都无法单独履行决议规定的所有责任。因此，加强合作，分享安全检查技术开发、区域和国际边界管制合作、执法和刑事司法方面的经验极端重要。

在这方面，国际民航组织与反恐委员会以及国际民航组织与反恐怖主义委员会执行局（反恐执行局）之间密切合作非常重要。令人感到鼓舞的是，反恐委员会/反恐执行局在其国家评估和其他报告中始终涉及航空安保问题。我们还赞扬7月举行反恐怖主义委员会关于对民用航空恐怖威胁问题的特别会议，提供机会探讨现有良好做法，查明与航空保安有关的缺口和弱点，并审议国际民航组织、会员国及国际和区域组织在促进有效执行第2309（2016）号决议方面的责任。

我们认为，今天的会议将使我们能够思考在执行决议与国际民航组织适用标准方面取得的进展，以及航空安保方面的机遇和挑战，探讨在区域和国际层面开展更为切实的协作的可能性。我们真诚希望，各国将继续发展伙伴关系，以建设能力和促进技术援助；希望国际民航组织、反恐委员会、反恐

执行局和反恐执行工作队也将继续加强这方面的合作。

由于埃塞俄比亚所在地区动荡不安，面临恐怖主义和暴力极端主义的威胁，因此对我们而言，恐怖分子袭击民用航空的可能性很大，这种威胁确实存在，而且已经在我们地区发生。埃塞俄比亚拥有本地区最大的航空公司之一，因此非常重视航空安保。我谨表示，我们决心与其他国家合作，在区域和国际合作的框架内，与所有相关利益攸关方合作。

我现在继续行使安全理事会主席的职能。

我请柳芳女士发言，回应各方评论。

柳芳女士：请允许我再次感谢安理会邀请国际民航组织就航空安保问题作通报。我要感谢各国代表在刚才的发言中对航空安保、航空反恐的高度重视，以及对国际民航组织工作的肯定和支持。

我赞同各国在刚才的发言中所提到的反恐和航空安保的重要性，及其所需的国际合作。我们需要切实落实第2309（230）号决议，需要对航空安保加大投入，特别是加大对发展中国家的技术支持和培训，以便各国能够有效地实施国际民航组织的航空安保标准，从而更好地保证航空安全。

我也赞同各国提到的需要支持国际民航组织的《全球航空安保规划》的实施。国际民航组织将继续发挥在国际民航安保领域的全球领导作用，进一步加强与联合国安理会反恐怖委员会、反恐局，以及反恐办公室的合作和协调，以便提高各国在航空安保和反恐方面的能力，以及实施国际民航组织标准的水平。我也愿意就航空安保的相关问题及进展继续与安理会成员保持沟通，并通报安理会。

下午12时10分散会。