



# 安全理事会

第七十一年

临时逐字记录

## 第七七七五次会议

2016年9月22日星期四上午10时举行

纽约

主席:	麦卡利先生/ 范博希曼先生.....	(新西兰)
成员:	安哥拉 .....	卢卡斯先生
	中国 .....	吴海涛先生
	埃及 .....	穆斯塔法先生
	法国 .....	罗雅尔女士
	日本.....	冈村先生
	马来西亚 .....	阿曼先生
	俄罗斯联邦 .....	丘尔金先生/扎加伊诺夫先生
	塞内加尔 .....	恩迪亚耶先生
	西班牙 .....	伊瓦涅斯先生
	乌克兰 .....	克利姆金先生
	大不列颠及北爱尔兰联合王国 .....	约翰逊先生
	美利坚合众国 .....	约翰逊先生
	乌拉圭 .....	贝穆德斯先生
	委内瑞拉玻利瓦尔共和国 .....	拉米雷斯·卡雷尼奥先生

### 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

2016年9月16日新西兰常驻联合国代表给秘书长的信 (S/2016/791)

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。

16-29546 (C)



无障碍文件

请回收



上午10时10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

#### 2016年9月16日新西兰常驻联合国代表给秘书长的信 (S/2016/791)

**主席**（以英语发言）：我谨热烈欢迎各国元首和政府首脑、各位部长及其他代表来到安全理事会会议厅。他们今天与会彰显出讨论议题的重要性。

根据安理会暂行议事规则第37条，我邀请澳大利亚、比利时、保加利亚、加拿大、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、德国、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、荷兰、挪威、波兰、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、新加坡、斯洛伐克、斯洛文尼亚、瑞典、瑞士和土耳其等国代表参加本次会议。

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。

我谨提请安理会成员注意文件S/2016/791，其中载有2016年9月16日新西兰常驻联合国代表给秘书长的信，转递一份关于审议中项目的概念文件。

我现在请柳芳女士发言。

**柳芳女士**：我很高兴，也很荣幸，受到安全理事会主席的邀请，来参加本次安理会会议。

（以英语发言）

我要真诚感谢安全理事会主席、新西兰的杰拉德·范博希曼先生邀请国际民用航空组织（国际民航组织）就国际民用航空安全问题向安理会发言，并感谢新西兰外交部长默里·麦卡利阁下主持本次会议。

国际民航组织自2006年以来一直在推动执行《联合国全球反恐战略》，以及安全理事会各项相关决议。我要特别强调第1373（2001）号、第1624（2005）号和第2178（2014）号决议。国际民航组织是受权加强联合国系统内反恐努力协调一致性的反恐怖主义执行工作队（反恐执行队）38个实体之一。我们同安全理事会所有机构、特别是反恐怖主义委员会执行局（反恐执行局）开展富有成果的协作。

国际民航组织是1944年在芝加哥签署《国际民用航空公约》后随即成立的。我们同191个成员国和行业伙伴合作，通过国际民用航空标准及推荐做法和政策来支持安全、高效、有保障、在经济上可持续、在环境上负责任的民用航空部门。有12 000多项标准及推荐做法和政策被载入《公约》19项附件，国际民航组织成员国利用这些标准及做法和政策作为基准来确保地方民用航空业务和规章符合全球规范。反过来，这些协调的国家空中运输规章帮助各国、航空公司、机场及其他行为体合作管理逾10万个日常航班。目前，这使每年有35亿旅客——也就是说，每天约有1000万名旅行者，而且世界贸易就额度而言有三分之一是通过空中运输的——能够安全地、有保障地、高效地到达全球各目的地。必须强调，全球空中运输网络的航班和乘客的数量到2030年将会翻一番。

国际民航组织还籍通过各项条约来保护民用航空。19项联合国反恐条约中有8项是国际民航组织通过的，包括最近的2010年《北京公约》和2014年《蒙特利亚议定书》。国际民航组织除制定标准外，还在安全保障方面审计各国的民航监督能力，并利用这些监测结果来协调有针对性的援助和能力建设。

技术援助是国际民航组织“不让任何国家掉队”倡议的主要组成部分，着重协助所有国家满足优先需求，按照国际民航组织的所有战略目标来改进执行情况。航空安全援助的首要目标是通过国际民航组织航空安全审计方案支持成员国解决查明的

重大安全关切，并协助它们执行安全标准和《国际民航组织旅客身份识别方案战略》。

2015年，国际民航组织为非洲制定了区域航空安全和促进计划。但重要的是，如果这些及其他技术援助努力要充分实现其各项目标，那么各国及其他国际组织就必须在承诺和合作方面作出大量更多努力。国际民航组织还清楚了解各国的可持续社会经济发展与有安全保障的空中运输业务之间的至关重要联系，因为国际航空创造的价值约占世界国内总产值的3.5%。在我们努力落实《2030年可持续发展议程》的过程中，这一作用已变得比以往任何时候都更加重要。

航空安全，或更确切地说，防止非法干扰民用航空的行为，是国际民航组织的最高优先事项之一。如前所述，《芝加哥公约》的19个附件规定了国际民航组织的标准。附件17专涉航空安全。它们涵盖全面的一系列措施，涉及国家组织安排和职责分配、威胁与风险评估、行李与货物安全、机场人身安全、事故反应以及国际合作和其他诸多事项。

今年早些时候，布鲁塞尔和伊斯坦布尔机场不幸发生重大陆侧袭击事件，它们可悲地提醒我们，在确保公共场所安全方面存在着艰巨挑战，航空安全与国家安全不可分割，恐怖主义对社会经济造成重大影响；但这些事件也让我们看到了全球民用航空网络的应对与反应能力。这些袭击发生后，国际民航组织迅速订立了附件17的新修订条例，以加强机场设施的陆侧安全。预计国际民航组织理事会将在11月通过这些条例。

展望国际民用航空安全的前景，目前我们认为，它既充满希望，又富有挑战。我高兴地告诉安理会，根据国际民航组织普遍保安审计计划的记录，全球和区域有效实施航空安全标准的水平不断提高。各国在国际民航组织的领导下积极合作，也使我们能在风险管理的基础上完善各种有相关标准、建议做法和最佳做法导则。

我们注意到的另一个非常积极的发展是，各方进行了空前程度的多边合作，以支持强化航空安全倡议。除国际民航组织的非洲区域安全计划外，中东地区最近通过《利雅得宣言》，其中概述需要改善该地区的航空安全。但与此同时，威胁和风险态势依然复杂，而且在迅速演变，因此应对此类局势的安保措施也必须快速改变。

乘客携带的小武器、隐藏在行李和货物中的简易爆炸装置以及便携式防空系统所构成的威胁继续要求各方予以重视。此外，新近引起关切或再度引起关切的问题领域，如陆侧安保、网络安全、遥控飞机系统和内部人员威胁等，也需要迫切关注。虽然有效执行国际民航组织全球标准的整体情况在改善，但仍有很大的改进余地，尤其是在缺乏国家能力或者民用航空安全系统和方案也许欠发达的国家。

国际民航组织航空安全标准的基石之一是，各国义务指定并向国际民航组织具体说明适当的政府主管部门。这些主管部门负责制定、实施和维护国家民用航空安全方案。这些国家民航安全联络部门协调国家警察以及情报、海关、移民、司法、外交、财政、军事和其他机构的直接参与，确保政府作为整体实施协调一致的国家民用航空安全方案。它们还须在这个广泛的国家框架内协调航空公司、机场运营商和航空交通服务提供部门的参与。换句话说，国家航空安全必须涉及众多实体，各实体均须按其各自职权和责任作出贡献。在国际层面也是如此。但有时其中所需的协调可能复杂、具有挑战性，主要是因为各国的协调机制存在各种差异，进而对全球框架产生影响。

因此，各国需要帮助确保国内所有相关机构密切协作，有效地开展工作。因此，为了帮助推动各国对全球协调给予必要的重视，国际民航组织与其成员国、反恐执行局、世界海关组织、国际刑警组织、反恐执行工作队其他成员、区域航空和安全组织及其他许多方面进行了密切协调，以加强民航安

全。贯穿所有这些努力的一个反复性主题是确保和调动各国的政治意愿及加强国家能力。

安全理事会对这个问题的重视将有助于增强国际社会为确保航空安全而作的努力，鼓励各国加强政治参与，有效地实施国际民航组织的安全标准，支持国际民航组织为需要的国家提供技术援助的活动。就即将到来的2017-2019年三年期国际民航组织工作方案而言，航空安全领域的核心任务将是制定一个新的全球航空安全计划。计划的设想目标包括：扩大对各国的技术援助，以提高其能力并更有效执行关于航空安全的附件17标准；加快发展航空安全、流程、技术创新领域的人力资源，以提升安全措施的功效和效率；更广泛实行各种航空纪律，以加强安全。

全球计划将订立相关指标和目标，并使其符合各国的需要，同时建立一个有效的机制以监测全球进展情况。在国际民航组织的这一新全球航空安全计划下，将通过一个清楚阐明加强航空安全方面所有优先事项的战略框架，使所有国家、地区、业内经营者和其他利益攸关方能够统一行动。它将确定落实这些优先事项的单独、双边和多边手段、交付成果的时间框架以及不履行承诺将面对的后果。它将为国际民航组织实现其航空安全目标提供宝贵的支持，从而有效促进安全理事会决议和《全球反恐战略》的执行。

**主席（以英语发言）：**我感谢柳芳女士的通报。

安理会成员面前摆有文件A/2016/797，其中载有安哥拉、澳大利亚、比利时、保加利亚、加拿大、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、匈牙利、爱尔兰、意大利、日本、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马来西亚、荷兰、新西兰、挪威、波兰、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、塞内加尔、新加坡、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、大不列颠及北爱尔兰联合王

国、美利坚合众国和乌拉圭提交的一项决议草案的案文。

安理会准备就其面前的这项决议草案进行表决。

我现在请希望在表决前发言的安全理事会成员发言。

**穆斯塔法先生（埃及）（以英语发言）：**首先，主席先生，我谨感谢你和安理会主席国新西兰9月份以值得称道的方式开展了议事工作。我也要感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士的宝贵通报。

摆在我们面前的这项决议草案的提交时间令人生疑，因为再过几天后，三年一度的国际民航组织大会第39次会议即将举行。国际民航组织所有成员都将参加大会，讨论与民用航空和民航安全有关的各方面问题。

提交今天的决议草案表明有人希望干涉国际民航组织工作，以便在该组织大会之前通过这项决议草案。不过，正如安理会成员商定的那样，决议草案旨在提高国际社会对于严峻局势和民航安全所面临的威胁的认识，并回顾2011年以来发生的各种事件。这一威胁在加剧，并企图影响各国经济和国家间关系。我们必须重申威胁的严重性，从而促进国家间合作，提供所需的技术援助，尊重各国主权，并强调国际民航组织作为负责此类问题的全球机构所发挥的作用。

埃及认识到必须遏制恐怖主义威胁以及保护本国公民和游客，因此继续与各国和国际民航组织密切合作。最近，根据《芝加哥国际民用航空公约》，对埃及机场的航空做法和程序进行了审查。我要高兴地告知安理会，国际民航组织审计组对埃及执行标准安全程序的情况给予了积极评价。埃及当局8月份接到国际民航组织的正式来函，函件称埃及在航空安全领域取得了进展。我们希望其它国家也能够处于同样水平。

我们认为民航遭受的威胁要求我们集体作出努力，全面打击恐怖主义，在各国内部消除导致恐怖主义的根源，并遏制各种形式的恐怖主义。如果我们持认真态度，就应当开展大力合作，制止资助恐怖主义以及为恐怖分子提供庇护所的行为。我们还应当制止一切企图利用社交媒体宣扬仇恨思想和实施恐怖主义宣传的行为。

我们必须根据需要为各国反恐提供装备和协助。我们还应当跟上恐怖主义团体态度和资源情况的迅速变化，并对遭受恐怖主义之害的国家采取统一措施和标准。恐怖主义的目的在于摧毁这些国家的经济。我们不应根据受害者籍贯对其区别对待，而应当同情恐怖主义的所有受害者。平等对待所有人是我们的道义和政治义务。

最后，我们重申，埃及承诺在合作、公开和透明基础上遏制恐怖主义祸害。我们将努力对民航安全领域的威胁采取实际应对措施。

**主席（以英语发言）：**我现在将决议草案付诸表决。

进行了举手表决。

赞成：

安哥拉、中国、埃及、法国、日本、马来西亚、新西兰、俄罗斯联邦、塞内加尔、西班牙、乌克兰、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

**主席（以英语发言）：**决议草案获得15票赞成。决议草案获得一致通过，成为第2309（2016）号决议。

我现在请安全理事会其它成员发言。

我请大不列颠及北爱尔兰联合王国外交和联邦事务大臣鲍里斯·约翰逊先生阁下发言。

**约翰逊先生（联合王国）（以英语发言）：**我非常感谢柳芳女士代表国际民用航空组织所作的全

面通报。联合王国衷心欢迎一致通过第2309（2016）号决议，这要归功于安理会坚定有力和团结一致的行动。这是有史以来第一项侧重于恐怖分子威胁民用航空的决议，表明了我们保护我们各国民众免遭这一与日俱增危险的共同决心。自一百多年前首架商用班机从佛罗里达起飞以来，我们取得了长足的进步。今天，每年有30多亿旅客乘坐飞机到达自己的目的地。我们今天采取行动保护的正是这些人的生命。

我们只需记住最近的一些悲剧就能看到这项任务的紧迫性。布鲁塞尔和伊斯坦布尔机场遭到的袭击、去年俄罗斯Metrojet的飞机在西奈上空被击毁以及2月份从摩加迪沙起飞的Dallo航空公司班机发生的爆炸事件。所有这些暴行严重威胁了国际和平与安全。这一切让我们清醒地意识到，民用航空如何面临恐怖分子不断演变的威胁，他们时刻不停地窥探着我们集体防备中的漏洞。有一个事实是我们座各位均无法逃避的——我们大家依赖彼此来提供一个安全的航空环境。任何国家都无法独自保障一种具有全球性活动的安全。这就是为什么在安全理事会这里采取的全球一级的行动如此重要。

今天，安全理事会以通过该决议的方式，对整个国际社会发出了强有力的行动号召。该决议规定了有待始终如一地将其付诸实施的具体安排。它还表明，应根据恐怖分子不断变化的伎俩来调适预防性措施。决议鼓励各国遵守国际民用航空组织制订的各项安全标准。我们承认，要使各国能够应对该挑战，援助常常是必需的。将需要定向能力发展、培训和其它技术援助。我认为，应在充分了解保护民用航空是我们所有人的紧要目标的情况下，提供这种援助。

最后，过去两年来，安全理事会采取了一系列步骤，以打击恐怖主义威胁。危险在演变，而我们的对策也在改变。我们力求阻击达伊沙的出现。我们采取步骤，应对外国恐怖主义作战人员现象。我们努力阻断或者切断恐怖分子的大量筹资渠道。该决议是在这项共同斗争中又向前迈出的重要一步。

它为保障民用航空安全不受恐怖主义的影响提供了一种全面的做法，表现出整个国际社会保护我们各国民众安全的决心。

联合国期待该决议在得到安理会一致支持后充分付诸实施。这样做将涉及在国家和国际各级与我们的伙伴合作。我们还欢迎安理会打算继续处理这个至关重要的问题。恐怖分子袭击民用航空的努力将不会松懈，所以我们绝不能停息下来，而要一道坚持到底，挫败他们的邪恶欲念。航空是有史以来解放人类的最重要因素之一。该决议将帮助我们继续安全地享有这种自由。

**主席（以英语发言）：**我现在请美利坚合众国国土安全部部长杰伊·约翰逊先生阁下发言。

**约翰逊先生（美利坚合众国）（以英语发言）：**首先，我们感谢联合国和联合王国的约翰逊大臣提请注意这个有关航空安全的重要问题。我感谢约翰逊大臣在该问题上的领导。我还谨赞扬国际民用航空组织（国际民航组织）及其秘书长刘女士在航空安全事务方面所做的工作。因此，我们欣见本次会议召开，并欢迎一致通过第2309（2016）号决议。

我认为，当今的航空安全是一个紧迫问题。我们刚刚通过的决议将民用航空最近遭到的恐怖主义威胁称作令人严重关切的问题。我们同意这种定性。对我们美国来说，航空安全领域的决定性时刻是2001年9月11日，并因此设立了一个全新的政府机构，专门负责运输安全，即，我们的运输安全署。今天在美国，运输安全署是日常与公众互动最多的政府机构。现状是，今天，航空安全随时面临国际威胁，其中包括恐怖主义威胁。最近的袭击事件表明，恐怖主义对航空安全和机场安全的威胁与以往一样严重。正如决议中所指出的那样，恐怖主义组织继续把民用航空视为有吸引力的袭击目标。这与我们本国政府的评估完全一致。恐怖主义组织继续谋求利用我们在航空安全中存在的漏洞。

好消息是，近年来，国际社会采取了重要步骤，以加强航空安全，并恢复公众对航空的信心。仍有更多的工作要做。在美国，署长Peter Neffenger领导下的运输安全署再次把该署的工作投入到航空安全这一使命之中。我们各大航空公司支持这种努力。两年前，我们强化了各国际机场对前往美国航班的航空安全措施。我欣见，其它国家也采取了类似的强化措施。

自去年Metrojet9268号航班坠毁以来，我们一直侧重于加强旅客、行李、货物和前往美国的航班上所携带的其它物品的安全。我们积极研究那些跟踪当前各种威胁的航空安全新技术，并在这方面做了投资。我国国会还授权我们向其它国家捐赠航空安全设备。

多年来我们一直减少运输安全署官员的人数，而现在，我们扭转了这种势头，正在聘用更多人员。我们把运输安全署的大量兼职雇员转为全职。我们在航空安全站增加了更多的嗅弹犬。我们展开了一项被称为“运输安全署预查”的方案，以鼓励旅客在乘机前接受背景检查。

今年早些时候，尽管美国航空量增多，机场检查站点的队伍加长，但我们仍拒绝航空安全走捷径。我们正寻求与其它国家达成更多协议，接受在往返美国的商用航班上设立空中警卫。我们正积极寻求与世界各国政府达成更多的提前清关安排；根据这种安排，我们的海关官员将派驻海外，对前往美国的旅客作登机前检查。

我们鼓励其它国家再次专注于航空安全问题。正如约翰逊大臣所说的那样，在该问题上，我们大家彼此依赖。我们鼓励增加各国在航空安全最佳做法方面的信息共享，鼓励其它国家继续在航空安全技术上进行投资。让我们通过国际民航组织，继续实现各种航空安全做法的标准化。

美利坚合众国大力支持充分执行我们刚刚通过的决议。我们鼓励其它国家也这样做。该决议提供了一个重要机会，以重申我们对航空安全的承诺，

提升全球标准，从而处理不断演变的恐怖主义威胁。第2309（2016）号决议发出明确的信息，即国际航班的安全是安全理事会关切的一个问题。该决议呼吁所有国家同业已建立的联合国各机构合作，以便制定更有效的国际航空安全标准。该决议呼吁各国紧急填补任何空白点或薄弱环节，并力求严格迅速地处理各国对国际航班所面临威胁的关切。我特别注意到该决议有一项规定呼吁各国确保

“这些措施考虑到拥有场区特别出入权的人可能起到的作用以及可能对恐怖分子筹划或进行袭击有帮助的知识或信息。”（第2309（2016）号决议，第6（c）段）

我们将继续同联合国、我们的国际伙伴以及国际民航组织合作，以加强维持全球航空系统安全保障的各项标准。

**主席（以英语发言）：**我现在请法国环境、能源和海洋事务部长、国际气候关系负责人、联合国气候变化框架公约缔约方大会第二十一届会议主席塞格林·罗雅尔女士阁下发言。

**罗雅尔女士（法国）（以法语发言）：**正如安全理事会所了解的那样，法国再次遭受了恐怖袭击令人极度痛苦的猛烈打击。出于这一原因，我要感谢主席国新西兰以及联合国组织召开此次专门讨论航空安全问题的安理会部长级会议。我的部长职责包括监督陆地、铁路和空中运输方式。

我要感谢国际民用航空组织秘书长就民用航空的脆弱性以及可能的改进途径作了令人深受启发的通报。我要赞扬她在通报中提到的该组织在航空安全领域所作的诸多努力。我向她保证，法国继续支持该工作。

1976年，在恩德培，恐怖分子首次将民用航空作为袭击目标。针对民用航空实施的其他各次袭击属于过去几十年来最致命的袭击，夺走了数千条生命。尽管安全措施得到显著加强，但这一威胁仍然存在——鲍里斯·约翰逊先生非常恰当地道出了这一点，国土安全部长杰伊·约翰逊先生也重申了

这一点。达伊沙声称对10月31日在西奈击落科加雷姆航空9268号班机的袭击事件负责，那次袭击夺走了224条生命。在索马里，青年党声称对2月2日攻击达洛航空公司的袭击事件负责。在这些袭击中，有所变化的是这一威胁的严重程度和全球性质，以及恐怖分子所采用的作案方法。正因为如此，极为重要的是，国际社会必须继续动员起来，打击这一祸患，并展示更大的团结。我欢迎刚才一致通过有关决议，因为正如秘书长所正确指出，我们大家彼此相连。我们需要离开一个地方，再到达另一个地方。因此，存在明显的国际休戚与共关系。正因为如此，极为重要的是，我们要能够查出薄弱环节，它们是我们集体防护措施中的漏洞。不久前，七国集团动员起来，在5月份伊势志摩首脑会议期间通过的行动计划中对这一问题给予了高度重视。我们必须确保切实履行该首脑会议所作的承诺。

最后，我要强调两个重要问题。

第一，正如秘书长所指出的那样，重要的是，各国要执行《国际民用航空公约》附件17所提出的各项标准——它们通过批准该文书认可了这些标准；此外，必要时，它们还必须毫不犹豫地超越这些标准。

第二，非常重要的是，要向请求援助的各国提供援助，以确保这些国家能够升级其机场基础设施，使之符合国际规范。这些国家必须作出必要努力，确保它们与世界其他地方连接的空中通道一直可靠和可持续，因为这也有利于它们的经济。正因为如此，必须坚持不懈地调集一国负责航空安全的行政部门的全部专门知识。

我还要提到机场安全。柳芳女士还具体提到了国家安全与国际安全之间的联系。最近，在法国发生了一起袭击欧洲大力士列车的事件。所幸的是，这次袭击未造成人员伤亡，因为车上有一些人表现勇敢，其中有几个是美国人，他们成功地制伏了实施袭击的恐怖分子。继这次袭击之后，我们在车站安装了一些检测门。同样，我们目前正在审视在

机场入口处设置安全检查点的可能性，不仅在人们希望登机时，而且在人们进入机场时，都要予以检查。正如美国国土安全部长刚才提到的那样，还部署了可移动检测门和一些巡逻犬。

我们必须铭记，在使用可移动检测门这种新安全技术方面，交流最佳做法是必要的。这种检测门更难以识别，因而极为有效。事实上，空中交通正在民主化，乘飞机旅行的费用下降，导致旅客人数不断增长。尤其在尼斯发生悲惨事件之后，人们可以想象，如果节假日期间，机场充满带着孩子的家庭，在这种情况下发生袭击，会造成多么可怕的悲剧。因此，加强机场内的检测门是我认为必须要做的一件事情。作为负责保卫空中运输的部长，当我想到在人员众多的地方发动袭击可能造成的损害时，这是我铭记的关切之一。这方面的一个例子是节假日期间的机场，这个时候那里的人员密集，有大量的家庭。

**主席（以英语发言）：**我现在请塞内加尔共和国外交和海外侨民部长曼克尔·恩迪亚耶先生阁下发言。

**恩迪亚耶先生（塞内加尔）（以法语发言）：**在这里，在此次关于一个显然重要和相关的问题的公开辩论会上见到安理会全体成员，我感到高兴。近年来民用航空遭受恐怖袭击的事件频繁发生，令人震惊。这些袭击对国际和平与安全构成又一项威胁。

塞内加尔代表团也要感谢联合王国提出这一倡议，使我们有机会开始想方设法切实应对民用航空面临的各种新威胁。正因为如此，我国对安理会刚刚通过的第2309（2016）号决议投了赞成票，并成为其共同提案国。这是朝着正确方向迈出的又一重要步骤。

国际民用航空组织规定，各国负责任保障切实采取各种相关安全措施来保护民用航空免遭非法行为侵害。这些年来，塞内加尔已开展了一项广泛的方案，以加强本国领土和领空的民用航空安全。这

项政策促成我国国民议会藉2015年5月4日通过的一部法律通过了新的民用航空法。

塞内加尔还制定了一些航空规则和规章来改进安全措施和程序的执行情况。这一规范性框架在执行《国际民用航空公约》附件17和相关的《普遍安全审计方案》框架内，在国家层面作了重要更新。塞内加尔还建立了同其他国家交流敏感信息的平台，以便积极应对利用飞机和机场进行的越来越多的新威胁、攻击和非法行为。根据2015年9月21日的第2015/1969号法令，塞内加尔按照国际民航组织的规定建立了民用航空安全监测系统。这将确保我国领土的空中交通安全，建立国家民用航空安全方案。国家民用航空安全方案及其附件涵盖民用航空安全框架内的一切事项。这适用于国内航班的安全措施、威胁评估、机场安全方案、操作员安全方案、人员挑选和背景调查、培训和业绩标准、掩蔽剂满意度、质量管理方案以及各国之间的合作。

塞内加尔还批准了西非经济和货币联盟（西非经货联）与空运相关的规定，尤其是关于民航安全的《条例10》（2013）和2013年9月26日关于在西非经货联各成员国落实安全做法和程序的《决定11》（2013）。这些规定旨在设立在西非经货联空域保护民航安全的一套细则，它们根据风险和威胁的演化以及技术进步定期更新。西非经货联每名成员都保留按照威胁分析的结果实行更严格措施以满足特定要求的权利。塞内加尔支持通过反恐怖主义执行局改善民航组织、反恐执行工作队和反恐怖主义委员会之间合作的想法。

最后，我国代表团欢迎并期待本组织即将召开的关于民航所遇威胁的特别会议，并十分期待将在12个月后在安全理事会进行的有关这次会议结果的通报。

**主席（以英语发言）：**我现在请马来西亚外交部长拿督·斯里·阿尼法·阿曼先生阁下发言。

**阿曼先生（马来西亚）（以英语发言）：**主席先生，首先我谨祝贺你和整个新西兰代表团如此干

练地指导了安全理事会本月的程序和工作。我高兴地参加这次非常重要和及时的会议。我们希望，它将为改善全球航空安全状况作出切实贡献。因此，我感谢国际民用航空组织（民航组织）秘书长柳芳女士富有见地的通报。

全球航空业建立在一个日益重要的辽阔网络之上。据国际航空运输协会估计，随时都有5 000多架飞机在飞行，载客800多万人，每天运货14万吨。此外，航空业提供5 700万个工作岗位，其经济活动产生2.2万亿美元。如今，其全球经济收益和对人类活动的重要性都十分重大。因此，必须采取旨在为乘客提供安全和安保的措施来保护全球航空业。

马来西亚赞同这样的观点，即全球航空网络是国际恐怖主义眼中的目标。过去几年来，企图扰乱和威胁民用航空的事件急剧上升就证明了这一观点。今年早些时候对布鲁塞尔国际机场和伊斯坦布尔Atatürk机场的袭击就清楚表明了恐怖分子的冷酷无情和工于算计。这种袭击如果得手，它在生命损失和破坏公众信任方面的后果都是灾难性的。总而言之，这两方面都可能产生更广泛的消极后果。两起接连发生的航空惨剧使马来西亚强烈意识到在处理消极的公众认知和失去公众信任方面的挑战。

在这种背景下，我国代表团同意，恐怖主义对航空安全的威胁也构成了对国际和平与安全的威胁。因此，安理会处理这一问题是正确的。在这方面，我谨感谢联合王国今天上午领导安理会通过了第2309（2016）号决议。马来西亚高兴地支持这项决议并成为共同提案国，因为这项决议力求在安理会当前的反恐工作与民航组织的规范和标准制定工作之间建立更好、更有力的联系。

通过在民航组织和安全理事会，尤其是第1373（2001）号决议所设委员会和反恐怖主义执行局等安理会附属机构之间建立联系，我们希望随着时间的推移，这种合作和协作将使全球航空安全各方面出现切实改观。与此同时，我国代表团认为，第2309（2016）号决议也能为计划于下周初召开的民

航组织大会关于有可能更新全球航空安全计划的讨论提供依据。

在仅仅4个月内，马来西亚经受了不是一起，而是两起民航空难，即马来西亚航空公司MH-370航班和MH-17航班的空难惨剧。这两起空难惨剧仍使我们和遇难者家属和亲人们一样心情沉重。这两起民航惨剧尽管从表面看与恐怖主义没有关系，但却提供了一些与第2309（2016）号决议的宗旨和目标相关的引人深思的经验教训。在这方面，为了介绍马来西亚的经验教训，我谨提出两点关键意见。

首先，关于民航管理机构在这两起事件中的第一反应或本能反应就是调查和决定这两起空难是否是由恐怖主义还是其他因素引起的。我们认为，各国和民航组织等国际组织立即提供专业人员和协助，以确定空难的可能原因，这对于消除恐怖主义行为导致MH-370或MH-17坠毁的观点至为关键。这种快速行动帮助保持了公众的看法和信心。

第二，因为有必要加强准备和预防能力，马来西亚采取了新的安全措施，包括在马来西亚所有国际机场安装高科技检测系统和更多安保人员。我们采取步骤，通过安装旅客信息预报系统和先进的乘客安检系统改进信息和情报共享的状况，以便按照第2178（2014）号决议的规定提供早期预警并阻遏外国恐怖主义战斗人员旅行。我们还通过改革马来西亚国家安全理事会来加强我们的法律和行动框架，该机构的核心职能包括在我国评估和检测恐怖主义威胁和活动。

我也高兴地告诉大家，通过东南亚国家联盟（东盟），东南亚地区也将航空安全置于优先位置。2015年12月通过的2016-2015年东南亚运输战略计划是航空安全方面关键的地区政策文书，是就这一问题在我们地区加强协调与合作的例证。

我还要借此机会向有关各方保证，马来西亚和我们所有的伙伴一道，仍然致力于了结所有与MH-370和MH-17航班相关的悬而未决的问题。我们极其感谢我们为此从所有的伙伴和朋友那里得到的鼓励

和协助。具体就MH-17而言，我谨重申，马来西亚承诺执行第2166（2014）号决议的规定，并指望所有有关伙伴在这方面给予支持与合作。

最后，我谨重申，马来西亚坚定不移地致力于打击和消除恐怖主义祸患，以此作为我们共有的集体责任的一部分，其措施包括在各级开展协调一致的联合行动等。这些努力的前提必须是充分尊重包括人权法和人道主义法在内的国际法，尊重各国主权和领土完整。

**主席（以英语发言）：**我现在请乌克兰外交部长帕夫洛·克利姆金先生阁下发言。

**克利姆金先生（乌克兰）（以英语发言）：**主席先生，我要感谢你令人赞叹地主动召开今天的会议。我也要感谢我们今天的通报者，国际民用航空组织（民航组织）秘书长柳芳女士为我们就此议题和联合国及其专门机构在这一领域的工作进行了真实而广泛的展望。我必须赞扬联合王国，不然我就失职了，我们确实感谢它编写今天通过的决议（第2309（2016）号决议）。

这里的关键词——民航和恐怖袭击——立即使我想起就在这里几条街之外发生的9.11悲惨事件。15年前，国际社会受促采取打击恐怖主义和加强民航安全条例的果断步骤，以减少该领域中的恐怖主义风险。

然而，对空运系统的恐怖主义威胁继续增长。这种威胁有不同形式，包括旨在击落飞机的恐怖枪击事件，把炸药偷运到飞机上，劫持和利用飞机作为简易巡航导弹，以及利用航空公司把战斗人员和人力或物质资源运到冲突地区。其他挑战有：设法危害机场安全，包括网络攻击和机场内的常规恐怖袭击；内线威胁；以及利用简易爆炸装置、单兵便携式防空系统（便携式导弹）和其他地对空导弹袭击平民目标的威胁，包括在起飞或降落时袭击平民目标的威胁。

尽管国际民航组织和处理航空安全问题的其他相关组织采取了行动，仍然不断需要改进各国在该

领域中的合作机制并提高其对抗恐怖主义威胁的能力。

今天举行如此高级别的会议证明了这个问题的重要性，以及各方共同认为有必要增强公众对航空安全的信心。长期以来，对于企图造成无数平民伤亡的恐怖团体而言，机场是有吸引力的目标。由于空运系统在确保现代社会正常运作方面的重要性，该系统被毁或是其工作的任何中断，必定引起公众的极大关注。

考虑到最近对比利时和土耳其机场发动的恐怖袭击，有关保护这类关键基础设施的条款应当适当列入关于防止恐怖主义的方案。各国应当在与机场运营商和利益攸关方的合作下进行专门的脆弱性评估，找出弱点、相互依存关系以及更好地保护机场的方法，以防越来越多的多样化威胁，包括实体和网络威胁。也应当维护该领域中的相关国家当局与私人运营商之间的密切合作。

我们强烈认为，联合国及其专门机构迫切需要与国际民航组织一道制订预防措施，防止可能的威胁，并确保对便携式导弹和其他导弹武器的进出口、转让、再转让和储存实行严格和有效的国际和国家控制，以减缓潜在风险。

令人遗憾的是，乌克兰在处理乌克兰顿巴斯地区2014年以来在俄罗斯联邦直接支持下开展的恐怖活动时就面临这样一个问题。2014年7月17日，马来西亚航空公司MH-17航班在乌克兰东部上空被恐怖分子击落，298人罹难。这一可怕暴行有力地提醒人们，手持这种尖端武器的恐怖团体对民用航空构成了严重威胁。

在这方面，我谨强调，必须充分执行第2166（2014）号决议，特别是安全理事会关于把这一事件的责任人绳之以法以及充分配合为确定责任归属所作努力的要求。

安理会可能记得，由于俄罗斯联邦的否决，去年为成立起诉这些责任人的国际法庭所作的努力在本会议厅中遭遇挫折。我相信，这样一个法庭本来

会是我们应对这一滔天罪行的最有效工具。但是，我们继续与联合调查组的其他伙伴国和其他受害国一道努力解决这一情势，为一个充分追究责任的机制提供选项。这应当在适当的时间范围内完成，因为迟来的正义就是没有正义。

上述可怕罪行促使国际民航组织就冲突地区采取了几项举措，包括设立冲突地区对民航带来的风险问题特别工作队，建立冲突地区信息库，以及发表关于地对空导弹系统对于商用飞机所构成威胁的详细指导方针。

我们强烈支持国际民航组织的这类活动，要求加强关于这类威胁的全球信息共享系统。在风险评估进程中，在绘制飞行路线时也必须特别关注冲突地区。

我要在此强调另一个重要问题。1997年2月国际民航组织理事会的一项决定批准根据区域航空导航协议授权乌克兰负责辛菲罗波尔飞行情报区——其中包括克里米亚——公海的空中交通服务。乌克兰忠实履行了它的责任，按照国际民航组织《标准和推荐做法》提供空中交通服务。

在2014年4月俄罗斯非法占领克里米亚之后，它开始干扰乌克兰提供的空中交通服务国际紧急频率。这种行动对公海国际空域的飞行构成严重威胁，违背了《芝加哥公约》及其附件15和11，以及国际民航组织该领域中的相关条例。

俄罗斯联邦单方面诉诸在辛菲罗波尔地区提供空中导航服务，违反了2014年3月通过的关于乌克兰领土完整的大会第68/262号决议。显然，俄罗斯联邦公布航行情报只能被认为是企图使其非法活动合法化。

我们谨强调，所有会员国必须毫无例外地严格遵守国际民航组织《标准和推荐做法》，尤其是在公海空域。

目前，爆炸装置的使用对民航构成重大威胁。2015年和2016年发生的几起事件凸显了这一风

险的紧迫性。此外，利用现代技术能够生产无法追踪的武器部件，把这一威胁提到新的高度。为此需要在机场进一步加强安全，包括筛检程序，以减少炸药或武器进入机场，被乘客和设施雇员偷运上飞机的风险。

国际伙伴之间的信息共享是解决国际民航面临的挑战的又一个工具。因此，我们鼓励会员国加强与外国伙伴的信息共享协议，继续与执法部门和情报界以及国际刑警组织等国际主管组织密切合作，监视观察名单上的恐怖分子。

因此，我们还要谈谈如何按照安全理事会相关决议制止外国恐怖主义作战人员流动，防止其过境，以及执行安理会禁令，打击恐怖分子的问题。我们认为，防止外国作战人员流动的首要义务主要在于来源国，来源国须尽早发现和制止其流动。

我们支持在全世界范围普遍使用旅客信息预报/旅客姓名记录数据系统，积极利用刑警组织失窃和遗失旅行证件数据库，对照现有制裁名单核查旅客信息。如果执行得当，这些措施可为各国政府和航空公司带来典型的双赢局面。我们呼吁国际民航组织和其他相关国际组织协助需要协助的会员国，以确保各国普遍执行上述标准。

最后，我谨指出，安理会今天通过第2309（2016）号决议，向国际社会传递了一个强有力的信息，即国际社会需要着重制定新的航空安全安保标准，以应对民用航空面对的恐怖主义威胁。为了有效地排除这种威胁，我们必须确保我们打击恐怖主义祸害的全球和国家计划、包括在联合国内提出的计划适应并能够应对新出现的危险。

联合国及其反恐组织和机构——如反恐怖主义委员会执行局和反恐执行工作队——与国际民航组织，必须发挥绝对积极主动的作用，加强会员国的能力，实现这一目标。

**主席（以英语发言）：**我现在以新西兰外交部长的身份发言。

新西兰欢迎今天有机会讨论恐怖份子攻击民航目标对国际和平与安全构成的严重威胁。

我感谢联合王国外交大臣鲍里斯·约翰逊先生在安理会刚才通过的第2309（2016）号决议方面发挥的领导作用。航空联系对新西兰至关重要。我国的国际访客逾99%坐飞机来我国，我国的出口产品约15%使用空运。因此，国际民用航空安全对我国极为重要。

我们纪念纽约9月11日袭击事件发生十五周年，自然认识到民航面对恐怖威胁不是新现象。安理会已经采取行动应对外国恐怖主义作战人员的旅行问题，包括限制他们乘坐飞机旅行的机会。但最近发生的袭击事件表明，民航仍然是对恐怖分子不乏吸引力的目标，而且技术进步使得对航空的恐怖威胁更难察觉。

国际社会必须保持警惕，确保国际标准适应不断变化的威胁环境。本月晚些时候，各国将参加每三年一届的国际民用航空组织（国际民航组织）大会。我们鼓励各国在讨论时考虑安理会的集体意见。国际民航组织仍然是改善国际航空安全标准的主要论坛，应该得到国际社会和安理会的支持。

新西兰支持根据风险和不同的情况处理航空安全问题的做法。这对能力有限和风险较低的国家、包括我们区域的许多小岛屿发展中国家尤为重要。期待图瓦卢采取与美国一样的民航制度和做法不合情理。

但达成标准只是第一步。更艰巨和重要的任务是确保有效地落实标准。因此，新西兰欢迎今天的决议侧重国际合作，包括技术援助。我们继续为航空安全工作提供重要的技术支助，特别是为了加强太平洋地区的航空安全。然而，加强航空安全只能解决短期问题，更大的挑战在于消除激励和支持那些人实施恐怖行为的条件。

在这方面，我们需要审视负责维持国际和平与安全的安理会的有效性。安理会提供持久解决重大冲突的记录不佳，联合国的资源主要侧重为冲突

受害者提供维持和平和人道主义支助，而不是预防冲突的发生，或在冲突发展到不可解决之前解决冲突。早就应该对联合国的机制，包括安理会作出重大改良。安理会所有成员都有责任解决这些问题。

我现在恢复安理会主席职能。

我现在请西班牙副外交大臣伊格纳西奥·伊瓦涅斯先生阁下发言。

**伊瓦涅斯先生（西班牙）（以西班牙语发言）**

：我感谢主席国新西兰和麦卡利外长你召开本次会议。我也祝贺联合王国外交大臣约翰逊及其团队的杰出工作，提出并推动了安理会刚才通过的第2309（2016）号决议。我也感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士的出色通报。

西班牙认识到恐怖主义对民用航空的威胁，因此从一开始即支持今天决议，并成为其共同提案国。显而易见，民航是世界各地恐怖组织的优先目标。民航是我们经济的重要部门，任何国家都不能幸免这种威胁。飞机在飞行途中尤为脆弱，它们及其乘客长时间远离本国安保部队。恐怖分子知道这一点，企图利用保护链中的这一最薄弱环节提供的机会。相对于负责保护平民的国家而言，他们常常拥有某种优势。

每个国家都知道，无论本国的安全措施多么有效，其国民的安全有赖于他们登机、过境和着落地国家措施的效力。在世界任何一个角落受一国或多国主权管辖的空域里，所有国家的公民都可能受到威胁，这些国家可能无一不是他们护照的签发国。恐怖主义的确是一个全球性威胁，顾名思义，它对民用航空的威胁就是一种全球性威胁。因此，各国政府联合应对，采用同样的安全程序、标准和行为准则非常重要。

我们通过第2309（2016）号决议，就是希望在飞行时，所有公民将有同样的安全框架，无论他们从哪里来，到哪里去。我们必须设法避免任何地区可能出现的脆弱性，并按照国际民航组织的精神，及其不让任何国家掉队的口号落实这一点。为了体

现明确无疑的团结精神，也因为任何国家公民在任何地点都可能面临危险，因此，确保没有政府缺乏应对这一威胁的必要能力符合所有国家的利益。

我们赞扬国际民用航空组织的出色工作。我们支持今天的决议，就是为了充分支持国际民航组织的工作。事实上，我们在这里看到了一个负责打击恐怖主义的联合国系统各机构的良好做法与合作的杰出事例。因此，我们认为，国际民航组织与反恐委员会执行局保持加强合作，打击针对民航目标的恐怖主义具有重要战略意义。

安全理事会提醒各国遵守国际民航组织的建议，给予民航组织所需要的支持，这不仅是为了预防而且也是为了预测这一不断变化的威胁。这种威胁随时会出现，对安全构成新威胁。我国积极参与了与恐怖主义威胁有关的各种国际和国际项目，这些项目符合我们刚刚通过的第2309（2016）号决议各项规定。我们正在方法和应用技术探测爆炸物等领域开展工作。我们也在处理单兵携带防空系统和无人驾驶飞机以及在边境点识别恐怖分子等问题。

我们还在实施先进的乘客识别系统。我们认为，我们交流的信息越多，对于提高航班安全起到的作用就越大和越直接。

最后，我愿强调，通过目前正在开展的工作，再加上今天的决议，民用航空有可能变得越来越安全，但我们必须确保各国忠实遵守该决议各项规定。

**吴海涛先生（中国）：**主席先生，中方欢迎麦卡利外长主持本次公开会，感谢国际民航组织秘书长柳芳女士通报。

随着全球化进程持续推进，航空运输业对各国经济社会发展繁荣发挥着越来越重要的作用。另一方面，针对国际民航系统的恐怖袭击事件，严重损害人民生命和财产安全。维护国际民航安全对促进各国人员往来、加强国际交流与合作、扩大区域互联互通、推动世界经济复苏和发展具有重要意义。中方愿谈以下三点看法。

第一，重视改进民航安全体系，强化民航安全措施。应从机场安保、地面安检、行业监管和内部风险管控等多方面入手，加强民航安全保障。安理会刚刚通过的第2309（2016）号决议明确规定，各国应在机场安检措施、分享旅客信息和安检技术交流合作等方面作出更多努力。各国应全面落实安理会决议要求，进一步在相关领域采取实质性举措，不断提升民航安全水平。

第二，加强民航安全领域国际合作。各国应树立构建人类命运共同体意识，全面加强民航领域国际合作。民航发达国家应重视发展中国家面临的现实困难，在基础设施建设、人员培训和后勤服务等领域帮助发展中国家加强能力。联合国安理会作为维护国际和平与安全的核心机构，应发挥政治指导作用，推动各方重视加强民航安全领域国际合作。国际民航组织作为负责制定航空安全标准的技术性机构，应协助各国全面落实有关国际标准。安理会和国际民航组织应根据各自职能，加强分工协作，形成合力。

第三，严厉打击恐怖分子破坏民航安全的恐怖行径。各国应坚持统一标准，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和安全理事会的主导作用，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。各方应结合民用航空领域恐怖活动特点，根据安理会第2309（2016）号决议要求，在国际和地区层面加强情报交流，提高边境管控和执法合作，有效打击恐怖分子跨境流动，特别是“回流”现象。

中国是国际反恐阵营的重要成员。我们将依据反恐怖主义法、民航安全领域法规和国际公约，继续推进双、多边反恐合作，不断提高本国民航安全水平，与国际社会一道有效打击恐怖分子，保障民航安全。

丘尔金先生（俄罗斯联邦）（以俄语发言）：毫无疑问，今天的议题具有紧迫性。民用航空一直是、并仍将是恐怖分子极具吸引力的目标。首先，我们愿再次向历次空难事件中所有遇难者的家人和朋友表示慰问。我们也要感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士详细通报国际民航组织在航空安全领域发挥的作用和作出的努力。

俄罗斯代表团积极参加了安理会今天通过的第2309（2016）号决议的起草工作。该决议旨在进一步推动各国努力落实国际民航组织标准和各项反恐公约规定以及各项安全理事会相关决议。在审议航空安全具体问题时，国际社会应当主要以该领域专门国际组织即国际民航组织的工作为指导。国际民航组织大会几天后将在蒙特利尔举行，预计将就航空安全和恐怖主义威胁问题作出一些重要决定。它将提交一份报告，说明《国际民航组织航空安全综合战略》的执行进展情况，并将讨论最迟于2018年制定全球航空安全计划的问题。我们对该决议起草者考虑到我们的提议感到高兴。这些提议旨在确保在不损害国际民航组织授权的情况下，在，将安全理事会新倡议明确纳入民航组织的各项努力、决定及计划，作为其各项活动今后应该采取的方向。

针对民用航空的恐怖主义威胁正在演变。犯罪分子不断利用新技术和寻求新办法来规避安保系统，包括机场安保系统。因此，重要的是继续加强我们的能力，在新挑战——特别是与网络安全、机场非禁区安全、遥控飞机系统及简易爆炸装置有关的新挑战——刚出现时，就迅速作出反应。今天决定的一个关键目标是，敦促各国加入到更广泛、更有效执行现行航空安全标准和建议的行列中来。归根结底，我们的任务是共同努力建立一套综合、可持续的系统，使国际民航不受非法干扰。

我们欢迎安全理事会各反恐实体与国际民航组织开展富有成效的合作，比如柳芳女士6月份向反恐委员会（反恐委员会）通报情况。国际民航组织也已开始与关于“伊拉克和黎凡特伊斯兰国”

（达伊沙）、“基地”组织以及有关联的个人、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开展合作。我们注意到国际民航组织定期就反恐工作向联合国通报情况，这些情况载于秘书长的相关报告。今天的决议旨在加强安全理事会与国际民航组织的合作，主要是通过反恐委员会进行合作，以便确定各国航空安全中的差距。我们敦促反恐委员会和反恐怖主义执行工作队这两个机构利用这项分析，来改进针对相关国家的技术援助方案。

我们期待反恐委员会计划在2017年召开的关于民用航空所面临恐怖主义威胁的特别会议。我国将继续采取果断步骤，打击恐怖主义威胁。这对民用航空面临的威胁完全适用。但是，只能通过加强团结才会击败这一祸害。我们相信，打击任何形式的恐怖主义将需要在真诚履行国家各项国际义务的同时，进一步整合各种努力。

现在，我不得不就乌克兰代表团刚才的发言说几句话。乌克兰代表团没有遵守我们计划讨论的话题。它企图绑架本次会议，以便它能够鼓动那些无法接受的挑衅。我们不会屈服于这些挑衅。

鉴于乌克兰方面决定提出MH17号航班空难这个议题，我们将特意指出，承认基辅在该问题上的罪责以及对乌克兰当局没有关闭该国东部空域——基辅曾在此部署六项重要军事行动——这一事实负有责任是适当的。我们又一次听到，他们不承认或认可对此负有的责任。

就俄罗斯而言，我们坚持安理会通过的有关马来西亚航空公司飞机被击落的第2166（2014）号决议应包括相关的规定，即必须根据国际民用航空的指导原则，并在国际民航组织发挥牵头作用的情况下，开展独立的国际调查。我国代表团呼吁积极运用第2166（2014）号决议的各项规定，而该决议规定联合国在调查中提供全面协助。遗憾的是，秘书长尚未向安全理事会提交有关联合国提供协助的一

系列提议。我们认为，国际民航组织也参与调查将是有益的。

我们呼吁迅速通过另一项将确保调查团出入坠机现场的决议。不幸的是，有关方面偏向于与乌克兰达成双边协议，而这些协议令人遗憾地过于拖沓冗长，使调查无法立即启动。我们坚持在第2166（2014）号决议的案文中纳入关于立即停止在紧邻坠机现场地区开展一切军事活动的规定。2014年8月，基辅违反了该项规定，当时乌克兰当局单方面宣布，它们将退出停火，因此调查团被迫长期停止工作。虽然花费了大量时间，但是刑事调查却尚未结束，而且它是以闭门形式进行的。人们能够认为这是独立、公正和不偏不倚的调查吗？这令人怀疑。只有未来会告诉我们。因此，在我们今天在这里听取的发言之后，我们更难接受这种状况。在拟定我们刚才通过的第2309（2016）号决议的过程中，乌克兰代表团单方面试图削弱那些确认国家对其空域中的民用航空安全负有责任的提案。我想大家都知道他们为什么这样做。

关于克里米亚和黑海上空的空中交通管制问题，乌克兰也未能避免把该话题政治化，包括在国际民航组织内部。这种做法本会增加航空公司的开支并为旅客带来不便。更重要的是，这种做法本会造成飞行安全问题。俄罗斯能够提供与其克里米亚和黑海上方空域的航空安全有关的必要信息。

**岗村先生（日本）（以英语发言）：**主席先生，请允许我感谢你今天召开关于航空安全的重要而及时的会议。我还感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士的通报。最重要的是，我愿感谢联合王国和鲍里斯·约翰逊先生牵头组织今天的会议。我们认为，鉴于近年来对飞机和机场安全的威胁日益增多，安全理事会处理该问题是及时的。

过去几十年来，民用航空一直是对恐怖分子富于吸引力的目标，纽约这座城市通过15年前目睹发生的事件一直牢记这一点。自那场悲剧以来，在

加强全球航空安全方面取得了大量进展，但是仍有足够多的事件提醒我们，航空安全依然面临高度威胁。

刚刚一致通过的第2309（2016）号决议为加快全球处理该问题的努力提供了政治势头。因此，日本高兴地成为该决议的共同提案国。我们认为，它向国际社会发出了我们团结一致下定决心的强有力政治信息。

根据国际民航组织公布的统计数据，日本是世界上第七大空运国。仅这项数据就说明了航空安全对于我国国家利益至关重要。今天，我愿强调日本一直努力通过三种方式加强世界各地的航空安全。

第一是我们在国内的努力。日本的公共安全广为人知，尽管如此，日本当局仍不懈努力，以减少恐怖主义对民用航空的潜在威胁。例如，正在我国各地的机场设立身体扫描仪。这是国土、基础设施、交通以及旅游省推行的一项措施。

第二，我们向伙伴国家提供国际援助。去年，日本出资在非洲的各国际机场安装了监视摄像头，以加强其安全。在南亚，过去三年来，日本向巴基斯坦和孟加拉国提供了可减少恐怖主义对民用航空所造成危险的援助。我们还与东南亚国家联盟（东盟）的伙伴一道，通过日本-东盟一体化基金，主办了一场有关航空安全的研讨会。除过去的这些努力之外，本月早些时候安倍首相宣布，日本将在今后三年为亚洲提供约4.5亿美元用于综合反恐措施，其中包括加强机场安保。日本将继续介入，以协助其它国家处理该威胁。

第三，我愿谈谈日本在国际民航组织发挥的作用。日本坚定地支持国际民航组织在航空安全领域发挥重要作用，并一直在航空安全小组和该小组下设的各工作组中积极工作，包括去年1月日本在福冈主办了关于指导材料工作组的会议。除我们在小组中的各种活动之外，从1987年起，日本一直是国际民航组织经常预算的第二大出资国，为安全方面的活动作出了重大贡献。

国际社会非常需要继续采取步骤，以加强航空安全。在此背景下，我愿提及七国集团关于打击恐怖主义和暴力极端主义的行动计划，该计划于5月份日本担任七国集团主席时制订，旨在加强国际社会打击恐怖主义和暴力极端主义、包括在航空安全领域的整体能力。正如该行动计划所提到的那样，日本呼吁各国妥善执行《芝加哥国际民用航空公约》附件17中的各项标准，承认并且处理其中所载的准入控制面临的威胁和其它机场非禁区安全方面的措施。

我们也认为存在着改善余地，以弥补国际民航组织的审计结果与实地航空安全措施之间的差距。我们期待着在下周开始的国际民航组织大会下届会议上进一步开展讨论，届时日本将对关于制定全球航空安全计划的讨论作出贡献。

我们反击恐怖主义对民航的威胁的斗争还远远没有结束。作为国际社会和安全理事会负责任的成员，日本将继续努力应对我们面临的共同威胁。

**拉米雷斯·卡雷尼奥先生**（委内瑞拉玻利瓦尔共和国）（以西班牙语发言）：主席先生，委内瑞拉玻利瓦尔共和国感谢你召开本次内容丰富的会议，讨论对国际社会和我国特别重要的一个问题。我们也赞赏国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士的通报。

出于我们对反恐的坚定承诺以及我们对无论何人何时和出于何种动机犯下恐怖行动的明确拒绝，我国代表团对第2309（2016）号决议投了赞成票，因为这类行动蓄意破坏国际和平与安全并粗暴违反国际法。

最近的恐怖袭击，尤其是达伊沙发动的袭击，证明了在这一可怕祸害面前的巨大脆弱性，并且外国恐怖主义战斗人员已成为一个全球现象。正如安全理事会关于基地组织和塔利班及关联个人与实体的第1267（1999）号决议所设委员会的监测组最近的报告所指出，包括青年和妇女在内的来自100多个国家的3万多人已加入恐怖团体。

民航始终是恐怖行动的目标。除其他外，我们只需想想1976年对古巴航空公司飞机的袭击就足以说明问题，那次袭击夺去73名古巴运动员的生命。但是，自从2001年9月11日在纽约的可怕袭击以来，我们看到人们更加意识到这一现象以及改善和加强民航安全条例的必要性。但是，最近在几乎一年前对俄罗斯迈特捷航空公司9268航班的袭击提醒我们，该领域中仍然有许多工作要做。

我们要向这类暴力行动的所有受害者表示慰问。我们遗憾地注意到，在一些场合上，这些事件被用来加重对特定国家的政治指责。为了打击针对民航的恐怖主义行为，需要我们大家的合作和信任，因为恐怖团体继续想出新的袭击手段和方法。

国际民航安全在防止和打击恐怖主义的复杂努力中发挥关键作用。尽管这个问题最终属于安全理事会这个负责维护国际和平与安全的机构的职权范围，但是我国认为，国际民航组织是有能力在制定和监测国际民航所需的标准和建议做法方面建立共识的唯一的专门机构。在这方面，委内瑞拉认为，必须继续加强国家民航系统，包括其评估机制，但不损害每个国家的管辖权和主权，以便我们能够在可持续的基础上有效应对恐怖威胁。在这方面，能力建设、技术援助、以优惠条件转让技术和调动资源是极端重要的。同样，加强国际和区域合作在这一战斗中将证明是非常重要的。

委内瑞拉认为，在反对恐怖主义和暴力极端主义的斗争中，预防性方法始终是解决这一祸害的最佳途径。我们必须采用并执行根据每个国家的情况和现实定制的、专门为了削弱极端主义意识形态团体的明确战略的协调举措，这些意识形态已决定推动暴力和不容忍。也必须解决助长这种应受谴责做法的根本原因，并制定有效和创新的战略来反击极端主义和恐怖主义言论，并帮助我们的社会进行批判性思考。这样做的目的是防止激进化、招募和调动资源，包括通过不恰当地使用通信和信息技术来这样做的行为。

各国不向对民航犯下恐怖罪行的肇事者提供保护或庇护是非常重要的。任何恐怖行动都不可能有任何理由。我们大家必须致力于同这一现象作斗争。

委内瑞拉认为，必须在加强国际合作的情况下，按照现有国际和区域文书，包括《联合国宪章》的宗旨和原则以及国际法准则，以充分尊重人权、基本自由和法治的方式，开展反恐斗争。如果我们偏离这些前提去预防、打击和消除恐怖主义，我们将造成其激进化。

最后，我谨强调指出，我们现在比以往更加需要坦率和果断地打击恐怖主义，我们决不能有选择性地采用本多边机构的相关国际文书和决议中的规定，这些文书和决议禁止转让小武器和轻武器，包括便携式防空系统，以及向恐怖团体提供资金、培训和庇护所，并且我们必须以全面和平衡的方式执行《联合国全球反恐战略》的四项支柱。

贝穆德斯先生（乌拉圭）（以西班牙语发言）：主席先生，首先请允许我感谢你召开本次内容丰富的会议，讨论恐怖主义对民航的威胁。

正如概念说明（S/2016/791，附件）中明确指出的那样，安全理事会注意的焦点是国际恐怖主义正在出现的其他方面，例如资助恐怖主义和外国恐怖主义作战人员现象。今天，航空恐怖主义的扩散和演变要求我们集中精力加以防止和遏制。

我也谨赞赏国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士的通报，并赞扬联合王国领导谈判，使我们今天能够通过重要的第2309（2016）号决议，乌拉圭也是它的共同提案国。

近年来，针对民航的恐怖行动所采用的方式，超出了传统航空海盗的定义范围。除了转移和劫持飞机和人质之外，我们也看到其他形式的犯罪，如袭击机场设施。除其他外，2010年《制止与国际民用航空有关的非法行为的北京公约》及其《议定书》，把利用民航机作为武器造成死亡、受伤和伤

害，利用危险物质攻击飞机或其他物体，以及对空中交通控制站或系统发动网络攻击，定为刑事罪。

毫无疑问，恐怖分子把民航作为有用的目标，不仅为达到摧毁目的，而且也为获得他们极其渴求的媒体曝光。由于其致命和多方面的副作用，以及大规模的心理和社会冲击，他们的行动造成了巨大的国际影响。毫无疑问，航空攻击中大量不同国籍的受害者可以产生最具破坏力和最重要的一面，但不是唯一的方面。经济、贸易、政治、文化和其他方面的后果也数不胜数。我要指出，千百万人乘坐飞机前去工作、旅游或探访问亲属，各国依靠这种交通工具开展的无数次交往来建立和促进国家间的关系。

袭击民航的行为也是对不同文明之间更密切的关系和对话、区域一体化以及全球化时代特有的各种交往的攻击。早在1944年，《芝加哥国际民用航空公约》的序言部分就指出，

“国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助，而其滥用足以威胁普遍安全”。

第2309（2016）号决议不但其宗旨无可非议，而且依据的是打击和战胜国际恐怖主义所不可或缺的合作与团结精神。

我国遵守构成全球民航反恐框架的各项国际法律文书。我们特别重视处理民航安全的国际标准和最佳做法。我国是《芝加哥国际民用航空公约》缔约国，我们于1944年12月7日在芝加哥签署了《公约》，并于1954年1月14日交存了批准书。乌拉圭籍着各项国内法律，批准了1963年9月14日《关于在航空内进行犯罪和某些其他行为的东京公约》和1970年12月16日《关于制止非法劫持航空器的公约》，并于1988年2月加入了其《制止在为国际民用航空服务的机场上的非法暴力行为的议定书》。我们还批准了大会于1979年12月17日通过的《反对劫持人质国际公约》和1991年3月1日签署的《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》。

在体制方面，我国民用航空和航空基础设施管理局作为主管机构，负责在乌拉圭实施民航政策。我们通过该机构，按照相关国际标准和规定，努力在乌拉圭全国各地安全、循规和高效地开展航空业务和提供服务。我们依照关于航空安全的乌拉圭航空条例第17条及相关准则和指示，制订了各项条例，保护民用航空不遭到非法干扰行为的破坏。

在政策层面，2003年7月1日第267/003号法令授权设立国家航空安全方案，该方案旨在确保我国国际民用航空的安全、正常和高效运营。它还通过各种法规、方法和程序，提供必要的保障措施，防止非法干涉行为。该方案的目的是维持从乌拉圭启航的本国和外国航空公司的安全以及为国际航班提供服务的民用机场的安全。它力图做到符合《芝加哥国际民用航空公约》附件17中的国际标准和建议，以及附件2、6、9、10、11、13和14中的相关规定。

我国还通过第267/003号法令，设立了国家民用航空安全委员会，除其他外，该委员会还指导主管安全机构如何采取必要安全措施，应对民用航空、机场和服务部门面临的威胁。此外，2010年7月26日第225/010号法令建立了国家情报机构妥善协调的政策框架。

乌拉圭认为，为了解决对民用航空不断加剧、不断变化的恐怖威胁，必须落实国际民用航空组织（国际民航组织）批准的安全标准，以期实现与民航各个业务领域相关的良好标准、系统和方法。但是，显而易见，许多国家缺乏必要的技术能力和知识，也没有财政资源来落实这些标准。因此，具有这些能力的国家有必要向有需要的国家提供技术援助，包括技术转让和各种方案，以及财政资源。在这方面，事实证明开展合作是具体、切实落实民用航空安全最佳做法和最高标准的关键要点。乌拉圭认为，必须在区域和国际层面开展合作，此外，还要在国际民航组织主持下，开展高效率的协调。

最后我要重申，我们坚信，只有从这一视角出发，才能成功地应对民用航空所面临的恐怖主义

威胁产生的不断变化而且日益加剧的挑战。这就是说，我们必须重申我们坚定不移的承诺，即投入实现这一目标所必要的国家能力和资源。

卢卡斯先生（安哥拉）（以英语发言）：我们感谢新西兰代表团召开本次关于对民用航空的恐怖威胁的会议。我们感谢国际民用航空组织（国际民航组织）秘书长柳芳女士就当代生活中民用航空的关键问题作了全面的通报。

国际社会面临着对和平与安全所构成的种种新的威胁，这些威胁是第二次世界大战以来国际社会所依赖的陈旧的集体安全体系逐步消弱的主要原因。这些威胁包括国际恐怖主义，这种现象已经达到前所未有的规模，而且日益猖獗。恐怖主义已经成为不可预测的全球现象。因此，处理民用航空安全问题以及国际恐怖主义对这一重要领域构成的威胁，已经成为当务之急。

国际恐怖主义改变了国际航空运营的传统方式，它曾经是自由的象征，增进了各国人民之间的亲密关系。恐怖分子试图遏制和破坏这种进展趋势。

对民用航空的恐怖袭击，与任何其他类别的国际恐怖主义行为一样，对国际和平与安全构成威胁，因此，不论肇事者的动机或目的为何，都是犯罪行为，都无可辩解。对民用航空的恐怖威胁已经迫使国际社会采取更加协调一致的应对措施，主要是依照关于民用航空的国际条约和公约，采取预防性反恐措施，旨在挫败此类袭击行为。

我们赞扬国际民用航空组织开展工作，并制订规章、做法和程序，保护民用航空不受非法干扰，并确保这些措施足以应对急剧增加的安全威胁。

安哥拉作为国际民航组织成员一直与该机构密切合作，以期使其国内做法和程序符合国际民航的指示，特别是在运输基础设施和技术专业方面。我们采取了大量措施和立法，核实和监测民航部门，为此而将国际民航组织订立的规范纳入国家法律框架。这一直我们努力的优先，作为促进民航的保护

及安全工作的手段。重建国家民航学院以使其成为一个高效、可信的管制机制、改革国家机场探索和航空公司以有效管理机场基础设施以及重建TAAG安哥拉航空公司是根据国际民航组织建议而采取的一些措施。

我们高兴作为第2309（2016）号决议的共同提案国，安全理事会籍通过该决议发出一个明确信息，即必须打击恐怖团体对民航构成的威胁。它还强调了以下诸方面的重要性：为民航订立适当的安全标准、加强技术合作和在全球打击恐怖主义的框架下削弱袭击威胁。

最后，我们希望重申，安哥拉承诺努力实施有效措施，应对和削弱这一威胁，特别是通过加强伙伴关系和适用国际民航组织订立的规范及标准，以便加强当代生活中这一重要部门的安全。

**主席（以英语发言）：**乌克兰外长请求再次发言。

**费斯科先生（乌克兰）（以英语发言）：**我要谈几点看法以回应俄罗斯代表团。

第一，请允许我提醒在座各位，尤其是提醒有意忘却的那些人注意两年前发生的事情。如果不是有俄罗斯的武器、俄罗斯的部队和持续努力给顿巴斯地区的军事冲突火上浇油，我们就不会不得不讨论马航MH-17航班坠机事件。

第二，乌克兰在这一问题上充分配合了所有国际伙伴。我不认为任何一方会对我们的合作意愿有任何微词。在进入MH-17坠机现场方面存有问题。现场遭人封锁，这些人不是穿着乌克兰军服，而是他国军服。我们曾要求立即放行，但不知什么原因就是不行。

第三，去年，整个世界看到俄罗斯否决了设立MH-17国际法庭的努力。乌克兰没有什么可掩盖的。我们想要真相大白，我们想要罪犯被绳之以法，但不知为何，这一努力搁浅了。为什么？我们都知道是怎样发生的。在座的若干代表团去年也在场。

最后是关于一个不同的问题，我们真心赞赏俄罗斯代表团采取新的做法，即在安理会厅内公开向整个联合国大家庭透露安理会成员谈判达成的案文细节。这是实现透明度的积极步骤，我们期待俄罗斯方面继续这一做法。

**主席（以英语发言）：**俄罗斯联邦代表请求再次发言。

**扎加伊诺夫先生（俄罗斯）（以俄语发言）：**我要非常简短地回应乌克兰代表团。这是一次严肃的会议。我们是在讨论打击恐怖主义，真正的恐怖主义，不是他试图指控该国东部居民实施的恐怖主义。我吁请他加入到这一非常重要的工作中来，而不要继续借题发挥和利用已发生的人间悲剧。

**主席（以英语发言）：**乌克兰外长要求再次发言。我想鼓励他早日结束这场争论。

**费斯科先生（乌克兰）（以英语发言）：**我表示抱歉。我们刚刚见证了张冠李戴、混淆局势的典型做法。我从未提到或责备生活在我国东部地区的任何人，包括任何公民。如果我搞错了，我真心希望得到纠正。

我先谈的是俄罗斯的军事入侵，然后谈到恐怖主义。那正是我们所经历过的，即国家支持的恐怖主义。我们或许在这一问题上有不同看法，但乌克兰就是这样看的。

中午12时15分散会。