



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大，蒙特利尔

委员会A

议程项目3： 强化全球空中航行系统

3.4： 民用、军用的合作

空中交通管理地区专题讨论会中的军用方面

(由巴西提交)

执行摘要

本文件为实现地区军民合作专题讨论会提出了一份提案，支持更新“军用方面”的特点及其与全系统信息管理(SWIM)的关联性，以推动各计划和概念的实施，促进国际民航组织正在进行的军民合作。

行动： 请会议同意第3.4段中的建议；

1. 引言

1.1 协作式合作首先需要合作伙伴之间的理解和沟通，为改善空中交通管理(ATM)而进行的军民合作亦是如此。

1.2 为了实现此种合作，国际民航组织成立了一个工作组，以提供一个概念，指出在《全球空中航行计划》(GANP, Doc 9750 号文件)继而在航空系统组块升级(ASBU)结构内实施“军用方面”的途径。

1.3 但是，军用利害攸关方具有不同于民用合作伙伴的特点，即便在同一国家内亦如此。这些特点大多数与诸如网络安保和国家安保等安保问题相关。

1.4 在巴西，自从 20 世纪 70 年代出现一体化空防和空中交通管制中心的概念以来，军民合作一直被认为是正常现象，因为大多数空中交通管制单位都有军方的空中交通管制员(ATCOs)参与。但是，即使在这种环境下，合作伙伴之间的沟通也会产生某些限制。

¹ 各语文版由国家/组织提供

1.5 可以认为，这种关系中的主要限制在于军方和民用空中交通管制单位之间的信息流动，如果另一方是完全民用的空中交通服务提供者，情况则更为糟糕。

1.6 全系统信息管理概念已按计划建立起来，旨在缓解空域利害攸关方之间的问题，以共享透明、有效和适用的信息。全系统信息管理的实施力求在正确的时间用正确的系统为正确的人提供高质量的信息。但是，可以理解的是，全系统信息管理的军用将主要取决于是否有足够的安保保障。

1.7 从空域管理(ASM)的战略到战术和运行层面，军民合作必须(酌情)透明、有效和适用，这与全系统信息管理的概念相一致。

1.8 尽管全系统信息管理和军民合作是全球的问题，但事实是，不同的地区在军民合作方面有不同的限制。也许必须避免以大一统的方式开展该主题工作，以便找到更好的方法。

2. 讨论

2.1 军方和民用空中交通管制单位之间的有效交通信息流动将更好地支持空中交通管理中的军民合作。

2.2 军方伙伴可以对所用军方空域内的限制提供更准确的评估，并概述可以在全系统信息管理中实施哪些内容，以及怎样支持在空中交通管理中更好地使用空域。

2.3 从全球的角度来看，不同地区在空中交通管理军民合作方面的主要限制各不相同，例如在全系统信息管理的实施方面情况不同。例如，欧洲共同体内公海空域的使用问题在加勒比(CAR)/南美(SAM)地区并不是一个重大问题。

2.4 如《空中交通管理中的军民合作手册》(Doc 10088 号文件)草案指出，全系统信息管理的军用主要取决于是否有足够的安保保障。关于该事项，务必补充一点：全系统信息管理概念认为安保将成为一个关键因素，因此全球全系统信息管理概念涵盖了鉴权、授权、加密、侵入检测、安保政策等方面，这与军民合作概念的需求相一致。

2.5 地区空域使用限制完全不雷同，从全球来看，地区安保问题也有同样的特点。

3. 结论

3.1 军方和民用空中交通管制单位之间的协作沟通对于改善军民合作和改善空中交通管理十分重要。

3.2 全系统信息管理概念与前述问题完全对接，可以作为一个重要工具，以实现全球空中航行计划和航空系统组块升级文件中提出的内容。

3.3 “军用方面”带有地区特点，可能不适合在全球范围考虑这一事项。

3.4 鉴于以上信息，请会议同意以下建议：

- a) 建议各国和各国际组织支持国际民航组织继续推进空中交通管理中的军民合作；
- b) 建议所有感兴趣的国家分享从军民合作举措中获得的经验；和
- c) 要求国际民航组织地区办事处在空中交通管理专题讨论会中与各国就实施军民合作，包括全系统信息管理问题进行地区层面的协调。

— 完 —