



第十三届空中航行会议

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

军事活动对国际民用航空的要求与限制

(由国际航空运输协会和国际航空飞行员协会联合会联合提交)

执行摘要

本文介绍了就近期军事当局颁布对空域的要求和限制而导致航空公司和国际民用航空方面所面临的问题。这些要求造成了混乱，增加了工作量，并增加了军事干预在非国际民航组织军事安全要求和程序建立的空域中运行的民用航班的风险；

行动：提请会议：

- a) 请注意本文中包含的信息；
- b) 考虑通过第 4.1 段中的建议；
- c) 酌情讨论任何相关事宜。

1. 引言

1.1 附件 4 航空图和附件 15 航空情报服务将防空识别区 (ADIZ) 定义为“规定维度的特殊指定空域，航空器在该空域中要遵守特殊识别和/或报告程序以及空中交通服务规则”。附件 4 和 15 还包括在 AIP 和图表中公布 ADIZ 信息的要求（如信息已建立），以及附件 2 “空中规则”，其包括与拦截飞机有关的标准和建议措施 (SARPS)。然而，尽管在国际民航组织文件中列出并定义了 ADIZ 一词，但没有为 ADIZ 的建立和运行编写 SARPS 或程序。

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由 IATA 提供。

1.2 尽管 IATA 和 IFALPA 承认每个国家有权确保其国家安全的完整性，但应适当协调 ADIZ 的实施，并包括准确的图表和具体指示，明确颁布相应信息以确保航空公司和国际民用航空利益相关者了解相关要求。

1.3 IATA 和 IFALPA 也认识到，ADIZ 的建立通常是由军事或政治敏感性所产生的国家安全的考虑而设立的。但是，在这些情况下，我们敦促相关的民用航空当局强烈倡导在国家 ADIZ 的规划和实施阶段或在任何其他非国际民航组织的军事要求或限制措施中尽量减少对国际民用航空的影响，正在修订中的国际民航组织关于空中交通管理军民合作的文件也包含了此项建议。

2. 讨论

2.1 最近一个 ADIZ 实施的例子从航空公司的角度提供了一些“经验教训”。

2.2 ADIZ 的开发、建立，然后通过 AIP SUPP 颁布，没有提前通知且没有在航空图表上标注适当的覆盖维度，以帮助利益相关者评估 ADIZ 的范围和影响。这与国际民航组织附件 4 相矛盾，后者规定，在确定的情况下，ADIZ 应在航路图和世界航空图上显示。并建议在航空导航图（ICAO 小比例）上显示 ADIZ。

2.3 已建立的 ADIZ 的边界穿透了两个相邻飞行情报区的空域，从而影响了其他国家空中交通管制单位控制下的飞机。我们认为，未能确保与“东道国”空中交通管制机构进行磋商，其导致 ADIZ 规则的运用和程序的遵守的不确定性。

2.4 此外，也证实了在 ADIZ 规划期间没有与邻国（即使 ADIZ 的边界渗透了这些国家管理的 FIR），国际民航组织或空域用户进行协商。

2.5 由东道国发布的 AIP SUPP 内容不清晰，并且与关于航空公司/飞行员需要确保遵守的 ADIZ 规则的部分内容相互矛盾。特别是，关于如何获得防空清关号码（ADC）以避免有关国家空军可能采取的拦截行动的指示没有颁布。

2.6 在 AIP SUPP 发布日期与其生效日期之间，有必要与各相关局方多次且频繁的协调（电话，电子邮件，信函和面对面会议），以澄清其中一些关注点。

2.7 在生效日期前九个工作日发布一份 NOTAM，其试图解决各利益相关方（包括国际民航组织）提出的问题和担忧。

- a) 改变原始要求，并为在原发布文件中包含的公海上的多条航路获得 ADC 提供了缓解方案。
- b) 试图澄清航空公司该如何获得 ADC 的指南。
- c) 维持对每个航班的预授权要求，对航空器运营机构及其飞行员以及邻国/空中航行服务提供者施加不合理的负担。

2.8 遗憾的是，在生效日期日，获得 ADC 的程序仍然不清楚，各相关局方提供了相互矛盾的指示。最终结果是航空公司签派人员的工作量大幅增加并造成混乱，由于：

- a) 没有接听电话，或者如果接听电话，签派人员并未获得所需的流程的信息。
- b) 未发送/接收 AFTN 消息
- c) 发布了相互矛盾的指示
- d) 通过多种媒体进行了多次尝试，试图为每次飞行获得 ADC。

2.9 这导致一些航班被重新安排飞行不需要 ADC 的航路。结果是飞行时间增加，因为航空公司担心军用战斗机可能采取的拦截行动带来的风险。

2.10 获得 ADC 授权的问题仍然存在。报告显示，有一家航空公司显示其 65% 的航班需要多次尝试才能获得 ADC 清关号码。

2.11 请会员注意，有些国家以前建立了 ADIZ 或其他非国际民航组织符合的军用空域标准或程序，不需要对每一次受影响的民用航班进行预授权。各国应考虑其他国家的最佳做法，并避免对民用航班进行预授权的需要。其中一些最佳做法包括在国际民航组织关于军民合作的文件中：

- a) 飞行计划和移动信息被转发给要求此数据的军事组织，或接收转发的飞行计划（FPL）和其他 ATS 消息；
- b) 雷达，ADS-B 和其他民用 ATC 监视数据可在空中航行服务提供者（ANSPs）和军事组织之间便捷的共享；
- c) 在军事组织和空中航行服务提供者之间实施直接通信设施，以便索要任何未知飞机的信息；和
- d) 在民用航空交通管制设施内建立军民协调职能。
- e) 如果军事防空清关（ADC）或其他授权程序是必需的，当事国家军事和民用当局应考虑建立自动批准系统，该系统可在收到 FPL 时发布 ADC，并在 ADIZ 或其他空域规则的生效日期前先测试和实施这些系统。
- f) 应在发布之前与邻国、空域用户和国际民航组织磋商，以确保遵循适当的流程并制定相应的程序以支持实施。

3. 结论

3.1 鉴于上述情况，IATA 和 IFALPA 提请会议敦促 ICAO:

- a) 确保民航当局在任何空域准入要求或程序的规划阶段考虑到其军事安全措施可能对民用航空产生的影响。
- b) 提醒各国必须根据“公约”附件 4 和 15 中的标准和建议措施（SARPS）颁布合适的制图和与空域准入要求相关的程序。
- c) 加强国际民航组织关于民用军事合作的指导，包括在生效日期之前对任何新的 ADIZ/安全区域严格测试的建议，以确保相关程序切实有效。

— 完 —