



大会第 37 届会议

技术委员会

议程项目 39：从航空情报服务（AIS）向航空情报管理（AIM）过渡

从航空情报服务向航空情报管理过渡

（由委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交）

摘 要

本文件概述了关于如何对从航空情报服务（AIS）向航空情报管理（AIM）过渡的路线图的第二阶段加以适当实施的几项建议。

行动：请大会：

- a) 适当注意本文件中的内容；
- b) 考虑本文件中提到的困难，并采取协调行动以确保成功过渡；和
- c) 向理事会提出建议，应采取必要措施，使得国际民航组织、国家、以及行业和服务提供者之间的行动协调一致。

战略目标：	本文件涉及战略目标D
财务影响：	不适用
参考文件：	《从航空情报服务向航空情报管理过渡的路线图》（2009年第一版） Doc 9750 号文件，《全球空中航行计划》 Doc 9828 号文件，《第 11 次空中航行会议的报告（2003 年）》

<sup>1</sup> 西班牙文文本由委内瑞拉提供。

## 1. 引言

1.1 2003年9月在蒙特利尔召开的第十一次空中航行会议（AN-Conf/11）批准了运行概念，并承认，航空情报服务（AIS）将成为全球空中交通管理系统（ATM）运行概念最为宝贵和重要的服务之一。由于全球空中交通管理运行概念以协作决策为基础，因此有必要适时提供优质可靠的航空、气象、空域和流量管理方面的电子信息。第十一次空中航行会议的几项建议具体谈到了航空情报的重要性。

1.2 2006年6月，在西班牙马德里举行了一次全球航空情报服务会议。这一活动是由欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）与国际民航组织合作主办的。会议讨论了航空情报服务在不断演变的空中交通管理环境中的至关重要性，并指出，鉴于基于计算机的导航系统、区域导航（RNAV）、所需导航性能（RNP）和空中交通管理方面的要求，需要在航空情报服务方面引入新的要求，以保证数据的质量和准确性。因此，这就需要从航空情报服务职能朝着情报管理过渡，后者有新的要求、责任和范围，以应对新的需求，并且能应对情报方面的新要求，以及管理情报的提供。

1.3 该会议支持第十一次空中航行会议关于航空情报的建议，并且开始从全局出发，确定从以产品为中心的航空情报服务向范围扩大的以数据为中心的航空情报管理演变这样一项战略所涉及的形式、性质和内容。会议意识到航空情报在安全方面所具有的至关重要性，并一致认为，为防止未来出现分歧，国际民航组织应该领导从航空情报服务向航空情报管理的过渡。因此，该会议拟定了 10 项建议，要求国际民航组织采取行动或要求各国和国际组织提供支持。

1.4 2007年9月，大会第36届会议认识到，有必要支持全球航空情报服务会议的建议，并呼吁在各国和国际组织之间进行更好的协调。

## 2. 进展情况

2.1 由于目前的航空情报提供均以起飞前提供的情报为基础，并且鉴于清晨的航空情报发布必须对所有飞行阶段中空中交通管理系统各构成部分的要求做出响应，所以在对该系统进行管理时，有必要使用和传递被认为对这些构成部分的正确运行至关重要的数据和情报。

2.2 根据各国和地区为完成该项过渡而开展的活动，对如下各项进行了考虑：

- a) 新概念意味着有必要采取措施，以确保全世界所有地区以同样的方式取得进展，或者至少一起合作，以便基于共同的标准和程序提供全球互用性；和
- b) 还有必要在对标准和建议措施（SARPs）进行新的修订时，采取相应行动。同样，还需要对体制、法律和技术问题进行审查。

2.3 过渡期间遇到的困难如下：

- a) 没有明确规定关于在全球范围内安全、有效地提供情报管理（AIM）的相关要求；制定一个用于交换航空情报的模型；为附件 4 ——《航图》和附件 15 ——《航空情报服务》拟定关于可以获取电子版的航空情报和航图的新规范；

- b) 附件 4 和附件 15 中的规定，以及相关的指导材料均需要制定概念工具，以交换标准化的航空情报，从而允许在全球范围内以电子形式交换数据。它们应该包括更多的与通过应用软件以电子形式编制航空资料汇编的标准相关的规定。同样，适当地对 Doc 8126 号文件进行更新；
- c) 为了确保运行概念的各个构成要素之间的一致性和相关性，为了发挥航空情报服务的作用，有必要在对未来和现有系统的互用性进行考虑的基础上，交换和管理由各种服务和用户使用的航空情报。在向航空情报管理进行有效过渡时，其中一项关键目标将是决定在交换数据时要使用哪个数据网络，并决定在公共网络上允许交换哪些信息，以及哪些信息将要求加密。这些问题尚无定论；
- d) 必须确定今后的航空情报管理所需的人力资源。这包括：确定今后所需人员的技能和用于验证其技能的机制；拟定指南和教学材料。需要规定全球性机制，使得上述模型以一种可以管控的方式发展演变，并可得到所需的支助；和
- e) 任何基于航空情报管理网络且侧重于航空情报管理的航空情报服务系统必须认可这样一点，即一些数据在由军队、国家保安、航空运营人和机场运营人使用或者从行业角度来看待时，便具有机密性质。机密数据要求加以适当保护，并且必须通过采用受限存取程序和进行严格审查和管制，采取必要措施以防止任何未经授权对此类数据的使用；还必须设立一个可查明各种可能会给航空情报管理产生不利影响的不利情况的系统。

### 3. 结论

3.1 委内瑞拉玻利瓦尔共和国敦促根据空中交通管理一般性概念的演变情况，对从航空情报服务向航空情报管理过渡的路线图中所述的各阶段加以评估和更新，从而为该项计划奠定一个坚实的基础。

3.2 进行的变动必须与空中交通管理运行概念中明确确定的需要联系到一起，而不能像现在这样，旨在达到一般性要求。

3.3 为了确保目前向航空情报管理进行过渡的有效性，在路线图的第二阶段第八步中，应对如下各项做出规定：

- a) 用于交换新产品的数据网络；
- b) 允许在公共因特网上交换的信息；和
- b) 要求进行数据加密的信息。

3.4 我们建议对是否可能采用新的保密信息管理系统进行研究，因为路线图的第二阶段要求对航空数据的交换标准加以规定。

3.5 在路线图的第二阶段，规定了在各地区之间以独有的标识符交换数据的标准。

3.6 国际民航组织必须继续帮助各地区的各国对航空信息管理（AIM）系统进行界定，并且必须保证草拟更多的指导方针以确保有效地执行过渡工作。

— 完 —