



大会第 37 届会议
技术委员会

议程项目 38: 民用/军用合作

古巴灵活使用空域的经验

(由古巴提交)

执行摘要	
本文件的目的是向国际社会通报古巴共和国在确立和谐的民用/军用协调及确保灵活使用空域和有成效进行空中交通管制方面的经验。	
战略目标:	本工作文件涉及战略目标 A 和 D。
财务影响:	不适用。
参考文件:	1987 年 3 月 21 日部长理事会执行委员会第 2051 号协议: 创建“统一的空中交通管理和管制系统 (SUDCTA)”。 1976 年 11 月 27 日第 1318 号法律: “古巴共和国领土和飞行情报区上空飞行的组织、规划和管制”。

* 本工作文件原作用西班牙文提交。

1. 引言

1.1 古巴共和国是国际民航组织的成员国，提出了有必要确保所有用户灵活使用空域并实现有成效的空中交通管制的问题。由于铭记这一目标，于 1987 年 3 月 21 日批准了部长理事会执行委员会第 2051 号协议：“创建统一的空中交通管理和管制系统（SUDCTA）”，参与方面涉及解放武装部队部、内务部、外交部、信息和交通部、司法部以及民用航空研究所。这些部门有着共同并彼此相关的职能，可有助于实现其各项社会目标，并便利高效地使用国家的可用资源。

1.2 这一系统有一个协调委员会，负责向国家提议能便利各不同空域用户之间协调和协作的各项行动。

2. 规划和协调

2.1 根据 1976 年 11 月 27 日关于“古巴共和国领土和飞行情报区上空飞行的组织、规划和管制”的第 1318 号法律中的有关规定，建立了一个民用/军用联席国家中心，负责对于飞行以及民用和军用活动的日常规划，并负责划设空域界限、保留区和限制区。

2.2 工作以军民用户的协调系统作为起点，解决办法有望促进对空域的灵活使用，这涉及三个协调层级，以达到以下目的：

- a) 以通用指导方针为基础达成协议
- b) 遵循按照第一层级责任部门商定的指导方针制定的程序
- c) 在第一层级和第二层级协调后，制定共同运行作法和程序。

2.3 为了确保这一系统能得到持续不断的改进，规定各方之间举行审查会议，运行安全委员会和小组委员会以及协调委员会也举行会议。

2.4 由于国际民航组织建议的新程序，决定在第二层级和第三层级中包括国内航空公司和飞行遣派员代表，以落实协作决策进程并提高民用/军用协调的效率。

3. 系统的经验和实际改进

3.1 由于执行了统一的空中交通管理和管制系统并运用了共同规则和程序，因此获得了以下收益：

- a) 根据“我们都按相同的规则行事”这一原则，民用和军用设施进行了广泛的合作和协作，以确保知悉民用航空器的活动，因此，消除或大大减少了为识别目的而拦截民用航空器的必要性；

- b) 在大多数情况下，同一监视、通信和助航设备供双方使用，必免了设备的重复，促进了对国家资源的合理使用；
- c) 联手制定规则和程序，并联手实施运行协议，因此，得以由双方确立职能、人员并进行协调。在监管过程中，国家作为监管和控制机构的作用得到了保证；
- d) 定期组织和举行了会议，以分析就灵活使用空域而共同感兴趣的各个方面；
- e) 依照并遵从适用于民用和军用空中交通两者的协议，联手就共同感兴趣的空中交通事件进行研究，并运用纠正行动计划；
- f) 以单一系统为基础组织跨越三个层级的协调系统，这意味着运行安全指标能得到广泛接受，运行安全原则和标准能在全中国协调一致地推行；
- g) 由民用和军用航空当局联手划涉可能开展危险活动的管制空域、航路和区域，对机场、空中航行、监视和通信设备进行投资；
- h) 按照适用的国际民航组织标准、做法和程序，制定面向军方空中交通专家的培训计划，包括古巴航空条例。

4. 结论

4.1 在古巴共和国实际运用军民协调和协作，促成了民用航空器非常安全和高效地使用空域，便利了采取各种行动，以减少可能产生不利经济影响的限制，最终鼓励了越来越灵活地使用空域。