

第 11 次航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议程项目 1: 全球空中交通管理（ATM）运行概念的介绍和评估

1.1 全球空中交通管理运行概念

1.3 全球空中航行计划的必要性

日本关于全球空中交通管理运行概念的观点

（由日本提交）

摘要

日本一直在按照第十次航行会议批准的 FANS（新的 CNS/ATM）概念，实施建立 MTSAT 和 ATM 中心的项目。MTSAT 和 ATM 中心就象全球 ATM 运行概念阐述的那样，将是日本未来全球 ATM 系统的一个基本和重要功能。

本文件提出了日本对关于全球 ATM 运行概念和向全球 ATM 运行概念渐进的观点，并展示了在日本有关新 ATM 系统的活动。

会议的拟议行动在第 6 段。

1. 引言

1.1 为了在面对日益增长的空中交通和延误的情况下提高航空安全，日本于 1994 年实施建立空中交通流量管理中心。在日本，空中交通流量管理中心，在各空中交通管制中心和航站进近区域的各个扇面避免空中交通饱和，同时将离港航空器的大量延误减少到最低程度方面，发挥了很好的作用。

1.2 面对持续增长的空中交通量，适应不同用户对更高效的航空器运行的需求，日本一直在致力于建立一个空中交通管理中心，它将提供空中交通服务、空中交通流量管理服务和空域管理服务的一体化服务。

1.3 在过去的几十年当中，空中运输迅速而持续增长，并且预计还将继续稳步增长。日本认识到了

未来 ATM 的设想以及通信、导航、和监视（CNS）新技术的必要性。日本一直在参与 ICAO 的所有相关活动，即：空中交通管理运行概念专家组（ATMCP）。

2. 全球 ATM 运行概念

2.1 亚/太地区在通信、导航和监视的环境方面还存在许多差异。ATMCP 制定的全球 ATM 运行概念阐述的无缝隙 ATM 服务，对安全高效地满足未来亚/太地区增长的空中交通是必要的。

2.2 日本按照第十次航行会议批准的未来空中航行系统（FANS）（新的 CNS/ATM）概念，开始了多功能运输卫星（MTSAT）和 ATM 中心项目。全球 ATM 运行概念是根据 FANS 概念制定的。全球 ATM 运行概念表达了对一体化、统一化和全球可互用的未来 ATM 系统的明确设想。MTSAT 和 ATM 中心将是日本未来全球 ATM 系统的一个基本和重要功能。

2.3 日本同意全球 ATM 运行概念中阐述的设想。

3. 向全球 ATM 运行概念渐进

3.1 为了推动实施全球 ATM 运行概念中阐述的全球 ATM 系统，ICAO 必须完成制定运行要求和制定标准和建议措施（SARPs）的工作。日本将继续参与所有必要的后续工作并予以合作。

3.2 全球 ATM 运行概念文件中包含新的创新，即：委派间隔责任和灵活管理空域边界。由于这一问题的性质复杂，如：运行程序和合法性问题，因此 ICAO 应该与所有有关各方探讨此事。

3.3 在实施这一无缝隙的全球 ATM 系统方面，各地区的持续努力和达成一致意见极为重要。各地区都应该按照全球 ATM 运行概念阐述的那样，制定一个地区 ATM 实施计划，其目标日期应定到 2025 年或之后。

4. 国际空中交通流量管理的全球标准

4.1 各国和各地区之间飞行的空中交通流量管理，应该以有关各国和各地区同意的技术为基础。这一技术应该同其他地区协调统一。

4.2 尽管在一些设施中已经建立了国际空中交通流量管理服务，ICAO 应该为计划未来实施国际空中交通流量管理系统的各国和地区制定指导材料和/或 SARPs。

5. 在日本与此概念有关的活动

5.1 日本开始实施了一项空中交通服务、空中交通流量管理和空域管理的一体化功能，被称作空中交通管理中心。该中心定于 2005 年投入运行。预计 ATM 中心将大幅度提高航空安全、效率和空中容量，同时还将改善航空器的经济运行。有关更具体的细节，请参阅 IP/43 “日本空中交通管理中心的建立”。

5.2 日本一直在通过不同渠道或框架支持亚/太地区各国实施新的 ATM 系统。日本将用定于 2004 年发射的 MTSAT，继续支持各国实施新的 CNS/ATM 基础设施。例如：日本正在帮助菲律宾落实新的 ATM 中心，包括星基的增强系统（SBAS）和数据链系统。

6. 会议的行动

6.1 请会议：

- a) 注意日本关于全球 ATM 运行概念的观点及其各项有关活动；和
- b) 建议 ICAO 为国际空中交通流量管理制定指导材料和/或 SARPs。

—完—