

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 1 : Présentation et évaluation d'un concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale

1.1 : Le concept opérationnel d'ATM mondiale

1.3 : Nécessité d'un plan mondial de navigation aérienne

POINT DE VUE DU JAPON SUR LE CONCEPT OPÉRATIONNEL DE GESTION DU TRAFIC AÉRIEN MONDIALE

(Note présentée par le Japon)

SOMMAIRE

Le Japon a mis en œuvre les projets de MTSAT et de centre ATM en conformité avec le concept FANS (nouveau système CNS/ATM) approuvé par la dixième Conférence de navigation aérienne. Le MTSAT et le centre ATM seront des éléments fondamentaux et essentiels du futur système d'ATM mondiale au Japon, système décrit dans le concept opérationnel d'ATM mondiale.

La présente note expose le point de vue du Japon au sujet du concept opérationnel d'ATM mondiale et de l'évolution vers ce concept, et décrit les activités menées au Japon en ce qui concerne le nouveau système ATM.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Afin d'améliorer la sécurité aérienne dans un contexte d'augmentation du trafic aérien et des retards, le Japon a mis en service un centre de gestion des courants de trafic aérien en 1994. Au Japon, ce centre a bien joué son rôle, soit éviter la saturation du trafic aérien dans les secteurs des centres de contrôle de la circulation aérienne et dans les zones d'approche terminale tout en réduisant les retards d'ensemble des aéronefs au départ.

1.2 Pour faire face à un accroissement constant du volume de trafic aérien et aux exigences des divers utilisateurs quant à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation aérienne, le Japon a entrepris

de mettre en œuvre un centre de gestion du trafic aérien qui offrira des services intégrés de circulation aérienne, de gestion des courants de trafic aérien et de gestion de l'espace aérien.

1.3 Au cours des dernières décennies, la croissance du transport aérien a été rapide et continue, et il est prévu qu'elle se poursuive d'une manière soutenue. Le Japon reconnaît le caractère nécessaire de la vision de l'ATM future et des nouvelles technologies de communication, navigation et surveillance (CNS). Il a participé à toutes les activités connexes de l'OACI, notamment à celles du Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP).

2. LE CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM MONDIALE

2.1 Il reste toujours de nombreuses différences dans les environnements CNS de la Région Asie et Pacifique. Le service ATM sans discontinuité, décrit dans le concept opérationnel d'ATM mondiale élaboré par le Groupe ATMCP, est nécessaire pour que le trafic aérien croissant de demain, dans la Région Asie et Pacifique, puisse être pris en charge en toute sécurité et avec efficacité.

2.2 Le Japon a mis en route les projets de satellite de transport multifonctions (MTSAT) et de centre ATM en tenant compte du concept des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) (le nouveau système CNS/ATM) approuvé par la dixième Conférence de navigation aérienne. Le concept opérationnel d'ATM mondiale, élaboré sur la base du concept FANS, présente une vision claire d'un futur système ATM intégré, harmonisé et interopérable à l'échelle mondiale. Le MTSAT et le centre ATM seront des éléments fondamentaux et essentiels du futur système d'ATM mondiale au Japon.

2.3 Le Japon partage les visions décrites dans le concept opérationnel d'ATM mondiale.

3. ÉVOLUTION VERS LE CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM MONDIALE

3.1 Pour avancer vers la mise en œuvre d'un système d'ATM mondiale comme le décrit le concept opérationnel d'ATM mondiale, l'OACI doit terminer la définition des besoins opérationnels et l'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP). Le Japon va continuer de participer et de coopérer à tous les travaux complémentaires jugés nécessaires.

3.2 Certaines innovations figurent dans le concept opérationnel d'ATM mondiale, par exemple le transfert de la responsabilité en matière de séparation et la gestion souple des limites d'espace aérien. L'OACI devrait en débattre avec tous les intéressés étant donné la nature complexe des questions qu'elles soulèvent, notamment en ce qui concerne les procédures opérationnelles et les dispositions juridiques.

3.3 Des efforts suivis et des accords dans les régions revêtent une importance extrême pour la mise en œuvre d'un système d'ATM mondiale sans discontinuité. Chaque région devrait établir un plan de mise en œuvre régional de l'ATM avec des dates cibles jusqu'à l'horizon 2025 et au-delà, comme l'indique le concept opérationnel d'ATM mondiale.

4. NORMES MONDIALES EN MATIÈRE DE GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AÉRIEN INTERNATIONAL

4.1 La gestion des courants de trafic aérien pour les vols entre des États et des régions devrait être fondée sur des techniques convenues entre les États et les régions concernés et harmonisées avec celles des autres régions.

4.2 Même si certaines installations ont déjà mis en place un service de gestion des courants de trafic aérien international, l'OACI devrait élaborer des éléments indicatifs ou des SARP à l'intention des États et des régions qui prévoient de mettre en œuvre de tels systèmes dans l'avenir.

5. ACTIVITÉS AU JAPON EN CE QUI CONCERNE LE CONCEPT

5.1 Le Japon a commencé la mise en œuvre d'une fonction intégrant les services de la circulation aérienne, de gestion des courants de trafic aérien et de gestion de l'espace aérien, appelée centre de gestion du trafic aérien. Ce centre devrait être opérationnel en 2005. Il est prévu que le centre ATM augmentera grandement la sécurité aérienne, l'efficacité et la capacité de l'espace aérien, tout en améliorant l'économie des vols. Pour de plus amples détails, voir la note IP/43, sur l'établissement d'un centre de gestion du trafic aérien au Japon.

5.2 Le Japon a aidé les États de la Région Asie et Pacifique à mettre en œuvre de nouveaux systèmes ATM, par divers moyens. Il continuera d'aider les États à mettre en place la nouvelle infrastructure CNS/ATM, grâce au MTSAT, dont le lancement est prévu en 2004. À titre indicatif, le Japon contribue à l'organisation du nouveau centre ATM des Philippines ainsi qu'à la mise en œuvre d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) et d'un système de liaison de données.

6. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre note du point de vue du Japon sur le concept opérationnel d'ATM mondiale et les activités connexes;
- b) recommander que l'OACI élabore des éléments indicatifs ou des SARP sur la gestion des courants de trafic aérien international.

— FIN —