



IFALPA ATS Committee Meeting in SIN 出席報告

2017年10月24日から3日間、今年2回目のATS Committee MeetingがSingapore Aviation Academyにおいて開催され、14カ国のIFALPA Member Associationから24名と、IFALPA本部役員3名、Observer 5名が出席しました。ALPA JapanからはATS委員1名が出席しました。今回の会議では、計47の項目について報告、提案、情報共有が行われ、ALPA JAPANに関係する事項を中心に以下、ご紹介します。

1. ICAO関連

*ICAO STATE LETTERS

ICAOよりIFALPAとしての見解を求められていたPANS ATM、PANS OPS関連事項のLateral Separation、Parallel Operationに関わる変更提案について議論を展開し、委員会として運用上の問題がないことを確認しました。

*INFORMAL PACIFIC COORDINATING GROUP MEETING (IPACG 43)

2017年9月27-28日の2日間、FAA、JCAB、IATA、IFALPA、BOEING関係者出席のもと、第43回IPACG会議が東京で開催されました。この会議では、太平洋洋上管制空域内でのFAAとJCAB間の連携強化の基、福岡及びOakland両FIRにおける運航の安全性、効率性の向上、排出ガス削減を目指した運航方式の設定、更には当該空域における運航に関連する諸問題への対応等が議論されています。会議の議題、プレゼンテーションは、NOPAC、PACOTS、UPR、DARP、HYBRID Routeを始め、SATCOM、FANS、ASPIREと広範囲に及び、更に今回の会議では、新たにHI Altitude、Space Operation、Large RPAS、Deep Water Ditching等が議題として取り上げられました。

a. KZAK内に於けるAirspeed Variationについて

既にNOTAM等で周知されているAirspeed Variationに起因する管制間隔の減少について、問題は徐々に解消している状況にありますが、FAA側は引き続きこの問題に関わる取り組み強化の必要性を唱えています。過去に収集したDataによりますと、管制官への報告を怠ったAirspeed Variationの1/3はWeather Deviationを伴っていることから、FAAはDeviationをRequestする際、同時にAirspeedの変化を管制側に報告することを求めています。

b. NOPAC・UPR・DARP

北米、アジア間におけるTrafficの増大に対応すべく、更なる効率的な運用に向けた取り組みを継続しています。各Routeの運用に関して航空会社サイドからは、経済性向上の観点から最も効率的なRoute選定がある程度のAltitude Penaltyに優先する旨の報告がありました。

c. Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)

FAAは現状において、RPASがUS National Airspace Systemの使用を前提としていないことから、ATC側と間に生ずる潜在的な数々の問題点を認識しています。これに対しRPASのメーカー側からは、

特に“See And Avoid”に関しては、「PICによる操作を介さなくとも、機体自体に衝突回避機能が備えられている」旨の説明がありました。RPASの運用について、将来的には民間会社による商用運航も計画されていることから、IFALPAとしても引き続きこの件に関する今後の動向を注視していくとしています。

d. Commercial Space

近年Oakland Oceanic Airspaceにおける、民間商用ロケット発射に伴う空域制限の発生件数が増大しており、この影響によって民間航空機が当該空域回避のため、最大250NMに及ぶDeviationや太平洋上空における40分程度のHoldingを強いられる状況が発生しています。FAAはこれらの事態を重く受け止め、民間商用ロケット運用会社との間で、効率的な空域利用に関する協議を開始しています。

2. IFALPA関連

*Performance Based Navigation についての Position Paper

記載内容について特に出席者からの訂正提案が無かったことから、IFALPA本部による承認待ちとなっています。

*Geometric Altitude Draft Policy

提案されているDraft Policyの内容について、他のCommitteeに先駆けてReviewを行いました。ATS Committeeとしては、Geometric Altitudeの有益性を認め、将来的に現有のBarometric Altitudeに取って代わる可能性が十分あることから、IFALPAとしては導入について肯定的な立場をとっています。

*ADS-B Draft Position Paper

ADO Committeeより送られてきたDraft Position Paperの内容確認を行いました。このPosition Paperは、元々ATS Committeeにより作成された経緯があることもあり、特に内容について修正は行われないうままADO Committeeに戻され、IFALPA Position Paperとして発行されることになりました。

*Reduced Runway Separation Minima (RRSM)

ICAO MTGに出席しているメンバーより、9ヶ月の試行運用を経て、現在ドバイ空港で正式運用されているRRSMの夜間運用について説明がありました（RRSMとは、一定の条件化において同一RWY上における航空機間に適用されるMinimaで、現在昼間における運用のみについてPANS-ATMに規定されています）。

この案件は、過去にICAO ATOPS Panelより夜間運用導入に向けて変更が提案されていましたが、IFALPA、IFATCA（国際管制官組合）が安全上の理由から反対の意を唱えた経緯があります。

今回の会議で、この夜間運用について長時間の議論が展開されましたが、夜間における視認性の著しい低下や距離、速度判断能力の低下、更にはAborted Takeoff、Go Around時における危険性の増大、Wake Turbulence、MEL（Minimum Equipment List）適用による離陸性能の低下の影響、その他等の理由からIFALPAとしては改めて導入反対という結論に至りました。ATS Committeeは、ICAO ATOPS Panel担当メンバーに対し、同案件をPanelに持ち帰ってIFALPAの見解を伝える旨の依頼を行うと共に、CommitteeとしてPosition Paper作成に向けて活動を始めることになりました。

以上

