



## Air Traffic Services Committee Meeting 報告

BOKSBURG, SOUTH AFRICA, 5-7 JUNE 2009

2009年6月5日から7日の3日間、South Africa, BoksburgにてIFALPA Air Traffic Services (ATS) Committee Meeting が行われました。IFALPA 本部3名と ObserverとしてSouth AfricaのIFATCA(管制協会の国際組織)からの3名を含め19名が参加し、ICAOの規程に対するIFALPA Policyの見直しや新設、また各RegionでのATS Committee Meetingに関する会議の報告をIFATCAの見解も含め、確認、議論しました。

### 1. 管制指示高度が変更された場合の高度制限の有効性

SID/STARにある高度制限より高いもしくは低い高度が指示された時にSID/STARの高度制限が有効かどうかについて、ICAOよりState Letterが出され各国の現状の報告とコメントが求められ、同文がIFALPAにも送られコメントを求められた。

PANS-ATM 6.3.2.4/6.5.2.4では、新たな高度指示が出されても、ATCによりSID/STARの高度制限について、Cancelと言われなければ高度制限は有効となっている。しかし、各国の方式は様々であり、いろいろな国を飛ぶパイロットが、それぞれの国の状況を正確に理解していることは困難である。

IFALPAとしては、ICAOが現状を正確に分析し、ICAOにおいて定められている内容を徹底し、必要ならば新たな用語を決めて、事態の正常化を図ることを望む、という要旨の返答をICAOに送った。

(PANS-ATM, Doc 4444)

### CHAPTER 6. SEPARATION IN THE VICINITY OF AERODROMES

#### 6.3.2 Standard clearances for departing aircraft

##### 6.3.2.4 CLIMB CLEARANCE ABOVE LEVELS SPECIFIED IN A SID

Note. — See also 11.4.2.6.2.5.

When a departing aircraft on a SID is cleared to climb to a level higher than the initially cleared level or the level(s) specified in a SID, the aircraft shall follow the published vertical profile of a SID, unless such restrictions are explicitly cancelled by ATC.

#### 6.5.2 Standard clearances for arriving aircraft

##### 6.5.2.4 DESCENT BELOW LEVELS SPECIFIED IN A STAR

NOTE.— SEE ALSO 11.4.2.6.2.5.

When an arriving aircraft on a STAR is cleared to descend to a level lower than the level or the level(s) specified in a STAR, the aircraft shall follow the published vertical profile of a STAR, unless such restrictions are explicitly cancelled by ATC. Published minimum levels based on terrain clearance shall always be applied.

### CHAPTER 11. AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

#### 11.4.2.6.2 CLEARANCE MESSAGES

11.4.2.6.2.5 Level restrictions issued by ATC in air-ground communications shall be repeated in conjunction with subsequent level clearances in order to remain in effect.

### CHAPTER 12. PHRASEOLOGIES

#### 12.3 ATC PHRASEOLOGIES

##### 12.3.1 General

###### Circumstances

##### 12.3.1.2 LEVEL CHANGES, REPORTS AND RATES

... clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb

###### Phraseologies

z) CLIMB TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED]

###### Circumstances

... clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a STAR during descent

###### Phraseologies

aa) DESCEND TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED]



## 2. Eurocontrol Air Navigation team 48th Meeting

### 新しい Wake Turbulence Categories

Eurocontrol は Wake Turbulence Categories を増やすことを提案している。この案では Wake Turbulence Category を最低 2.5NM から 0.5NM 刻み 6 つ設定することとしている。2010 年末からの実施を目途に ICAO と協力して作業中である。交通量の少ない所では空港ごとに、例えば 3 つに分類 (Category 1+2+3, Category 4+5, Category 6) するなど flexible な設定も可能としている。Wake Turbulence Category の増加により Separation を短縮できる部分ができるため、現在の 3 つの Categories (Heavy, Medium, Light) より Airport Capacity を 10% 増加できると予測されている。

### 新しい Precision Approach Category

EU OPS (JAR OPS1 を基にしたヨーロッパ内の航空法) では、着陸に際し現在必要とされている Lighting の要件が満たされなくても、また RVR 値が低くても、Additional Airborne Equipment (HUD あるいは Autoland) により Approach が可能な 2 つの新しい Precision Approach Category が設定されている。実際、Lighting System (full/intermediate/basic/nil facilities) に応じて Landing Minima の RVR 値もさまざまに設定されている。しかし、ICAO Annex 6 では上記のような Approach は設定されておらず、また FAA とも協議調整されていない。

新しい Precision Approach Category として考えられているものは、

- LTS CAT I = Lower than Standard CAT I Ops (CAT I でありながら RVR 400 m を適用)
- OTS CAT II = Other than Standard CAT II Ops (DH < 200 ft, RVR ≤ 350 m)

現在、ICAO Operations Panel 内でこの新しい Precision Approach Category について、ICAO Annex 10 の Instrument Approach and Landing Operation の定義を再検討する必要があるかないかについて議論されている。

## 3. Communication Failure Procedure

2006 年 9 月ブラジルにおける B737 旅客機と Embreer ビジネスジェット機の空中衝突を契機として通信途絶の際の方策を見直す動きが出ている。ICAO Air Navigation Bureau (ANB) は、Communication Failure Procedure に関連する Annex 2, Annex 10, PANS-ATM の改定案を、今年の 9 月ぐらいまでにまとめる所存であり、関係者の意見が求められている。

## 4. North Atlantic (NAT) Regional Meeting

### NAT Region の Separation

Pacific では、RNP4 の航法精度を持ち、定められた機材を搭載する航空機間の間隔を Longitudinal Separation (縦間隔) 30nm かつ Lateral Separation (横間隔) 30nm とする運航の実験運用が行われている。しかし Eurocontrol のシミュレーションでは Longitudinal 30nm は不適切であるとされている。また他に 不明確な点もあり、Annex 11 から RNP4 30/30 Guidance Material 部分が削除された。

NAT Region では RNP 4 の能力があり ADS、CPDLC、GNSS を搭載する機体同士の Longitudinal Separation を短縮する方策を RLongSM (Reduced Longitudinal Separation Minima) と呼んで検討している。現在のところ 5 分の時間間隔が適切であるとされており、2009 年 12 月より実験運用が予定されている。

一方 Lateral Separation は 30NM もしくは緯度 0.5 度を適用するか検討中である。緯度 0.5 度は、NAT の ATS Route 設定では、横間隔が 21nm しかない部分もあり RNP4 では不十分であるとされている。しかし縦間隔と横間隔で違う RNP を要求することは現実的ではなく、一面 RNP 4 の機体の航法性能は、要求水準より精度が高い現実もある。横間隔、緯度 0.5 度は 2012 年に実験運用が見込まれており、それまでに調整が行われると予想される。

(補足)

NAT では GNSS 搭載機同士で、相手機が維持している Flight Level を通過する上昇/降下についての縦間隔を 5 分とすることが検討されている。この方式は後続機が Reporting Point を通過したあと一定時間 (10 分) のみ有効とされる。通信は HF で良いとされ CPDLC、ADS-C は必要とされていない。2009 年第 1 四半期より施行される計画であったが、少々遅れているようである。

(以上)