



ALPA Japan NEWS

日乗連ニュース

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
ATS 委員会
〒144-0043
東京都大田区羽田 5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office30@alpajapan.org

www.alpajapan.org

Date 2015.7.16 No. 38 - 40

IFALPA ATS Committee Meeting 出席報告

2015 年度の第 1 回 IFALPA ATS Committee Meeting が 5 月 25 ~ 27 日の 3 日間、Hong Kong で開催されました。出席者は加盟 10 ヶ国の 15 名、IFALPA 役員 3 名、Observer 4 名の計 22 名で、ALPA Japan からは ATS 委員 1 名が出席しました。

今回の会議では 90 を超える ATS 関連事項について議論が行われました。以下に、ALPA Japan に直接関連する項目について報告します。

PBN (Performance Based Navigation)

PBN は既に世界各国で導入されており、交通量増加への対応、空域の効率的運用、運航の効率性向上、環境対策等に貢献するのみでなく、PBN Approach を設定することにより、従来の基準においては障害物、空域等の関係から進入方式の設定が不可能であった空港への進入、Steep Profile、進入実施に伴う各種の制限事項の排除が可能となる、など安全性の向上にも大きく寄与しています。

一方 IFALPA は、この New Technology がもたらす効果については同一認識を持つものの、実際に運航を担当する乗務員の知識レベルの差、また一部の航空会社に見られる潜在的な危険性についての理解度不足に対しても大きな懸念を示しており、基本的な知識習得に向けたカリキュラム導入の必要性を唱えています。既に一部の航空会社においては、地上座学訓練、更にそれに続く Simulator 訓練の実施を規定化しています。PBN Technologies と Procedures は、その System 独特な不測の事態を発生させ、その対応には高い精通度が求められます。またそれらの事態が発生した場合、MEL 適用可否の判断が複雑になると共に、RNP Capability の低下に影響する System についての十分な知識が求められることとなります。この様な背景を鑑み、ATS Committee では、IFALPA としての見解を述べた Position Paper を作成しています。

Remotely Piloted Aircraft

地上からの遠隔操作により飛行する無人航空機が、運航中の航空機に対して危険を及ぼすことを防止する為の規則の作成を各国関係機関に奨励する Policy Paper の作成に取りかかっており、次回の会議において再度議論されることになっています。尚、Committee では、無人航空機の飛行可能最大高度を、500 ft AGL 未満と定めています。

Internet Access on the Flight Deck

最新の気象、運航関連情報の入手を目的とした cockpit 内における Internet 利用について、British ALPA より検討提案が出され、Committee 内での議論の結果、閲覧可能なサイトに制限を加える、機内の他のシステムからの隔離を万全に行う必要性、などについて意見が上がりました。この案件については、次回の Meeting においても議論が継続されることになっています。



Annex 6, Global Aircraft Tracking

大西洋上での AF477 墜落事故、並びに MH370 行方不明の事例を受け、ICAO より Annex 6, Global Aircraft Tracking に関する改訂提案が発表されました。これを受けて IFALPA 内の関連 Committee において議論を重ねた結果、異常な航空機の動きを早期に察知することが可能、また事故発生時において、SAR Operational Unit に対しても有益な情報を提供する同システムの導入に賛成の意を表明しましたが、運用に関わる責任の所在が明確に示されていないこと、また現在アジア、太平洋空域において実施されている試行運用の結果について、十分な分析、評価がなされていないこと、更には Position Data 提供に使用される FANS、ADS、ACARS といった機上 Automated System は、本来 Tracking を目的に設計されたものではなく、これらのシステムを Tracking 情報提供に使用した場合における、それぞれの機器の機能への影響、信頼性評価などが十分に実施されていないことを理由に、ICAO に対し反対の立場を表明すると共に、Chief Technical Officer より ICAO 宛に、IFALPA としての公式見解文書を送っています。

Asia/Pacific Air Navigation Planning & Implementation Regional Group Meeting Report

ICAO 主催のこの会議では、Asia/Pacific 地域における Global Air Navigation Plan の導入について議論が行われ、前回の会議には、24 カ国の代表、IATA, IFALPA 等の外部団体から、総勢 120 名が出席しました。

➤IATA Safety Data

地域内の ATS 関連の不安全事象報告件数は、Bird Strike に続く 2 番目に位置しており、また Global Safety Data によると、Go-Around の内、18%は Air Traffic Management に起因するもので、主なる要因として Inadequate Separation と ATC Service Standard が挙げられています。また報告件数の 31%において、ATC Instruction により Stabilized Approach の実施が困難になった事例が示されています。

➤Major Traffic Flow Routes (MTF)

東南アジアと東アジアとを結ぶ MTF 設定の必要性、現在南シナ海空域に設定されている Single Alternate Flight Level Orientation Scheme (FLOS)の有効性、並びにその Route を横切る Traffic との Conflict 解消、更には当該空域の効率的運用などに向けた話し合いが行われています。

➤ATFM Operational Trial

東南アジア主要国において、悪天候等の運航阻害要件により、管制上の Capacity が減少した場合に交通量を抑制する目的で、各便の飛行所要時間より CTOT を算出し、それに基づいた Ground Delay を設定する ATFM Operational Trial が実施されます。

以上