



IFALPA ATS COMM MTG in Ottawa 出席報告

2018年5月22～24日の3日間、カナダのオタワに於いて IFALPA ATS Committee Meeting が開催され、加盟13団体の代表、IFALPA 役員、オブザーバーの計20名が出席しました。

ALPA Japan からは2名の委員が出席し、活発な議論に参加しました。

Vice Chairman の選出

会議初日、Senior Technical Officer より、VC (German ALPA) 所属の Stefan Fiedler 氏が Vice Chairman に選出された旨の報告がありました。

ICAO Documentation の Review (ICAO State Letters)

今年2018年は、2年のサイクルで行われる Annex 等の改訂の年にあたることから、既に一部について改訂が実施されており、次回の Committee Meeting において内容の確認が行われることになっています。

IFALPA Document の Review

ATS Committee に関連する IFALPA Annex 3、10、15 について内容確認が行われ、一部記載事項の追加、訂正、及び現状にそぐわない項目の削除が行われました。

ICAO Working Group Meeting 出席報告

ATS Committee は、関連する ICAO 内の Working Group Meeting に委員を派遣し、継続的な情報収集や Pilot の立場から提言を行っています。以下、日本の航空機の運航に係る一部の事項について紹介します。

ICAO Separation and Airspace Safety Panel

現在一部の洋上空域に於いて設定されている Special Procedures for In-Flight Contingencies In Oceanic Airspace について、この Procedures が導入された当時に比べ交通量が増大していることに加え、現在は航空機間の Separation も大幅に短縮されていること、更には今後導入が予定されている Advanced Surveillance Enhanced Procedural Separation (Space-Based、ADS-B、RNP4、RCP240 の組み合わせによる、現在適用されているものより更に短縮を図った Minimum Separation 方式) 適用下においては、航空機の航行の安全性確保が懸念されるため、Weather Deviation Procedures を含めた New Contingency Procedures の導入に向けた取り組みが行われています。



Operational Data Link Working Group of the Communication Panel

PBCS 導入について

2018年3月28日2100UTCより、近接FIR及び関連航空会社の協力のもと、福岡FIRにおいてPBCSが導入されています。当初FIR内を飛行するPBCS対応機は17%に過ぎませんでした。5月のDataによると32%迄増加しています。

このSystem導入後、予定巡航高度がアサインされない件数の増加が認められていますが、PBCS対応/非対応機が混在するMixed-Mode Operationに起因する問題は報告されていません。ATS Committeeは、今後も継続的に状況をモニターしていくことになっています。

Air Traffic Management Operations Panel

New SID/STAR Phraseology 導入について

世界各国において新しいPhraseologyが導入されていますが、ICAOからは導入後の問題点として以下の項目が指摘されています。

1. Pilot側における新しいPhraseology導入についての認識不足
2. ATC側のWorkloadの増加
3. 用語解釈上の問題
4. Pilot側からATCに対して発せられるPhraseologyに関する質問への返答に要する時間の増大
5. 管制指示違反

ICAOではこれらの問題是正を目的として、2019年3月迄の時限付きでSID/STAR Implementation Support Teamを結成し、より迅速かつ円滑なNew Phraseologyの導入を目指すことになりました。

Cold Temperature Correction

低温時に於ける地上障害物との衝突回避に関わる責任の所在について、及びCold Temperature Correction適用に関わる最終判断を下すべき部署等について、関係者間における認識の違いが明らかになったため、この件についてICAO Provisionの内容確認が行われました。

Annex 2 : Radio Communication Failure (RDF) Procedures

IFALPAは、現有の混雑空域、多数の地域上空を各国がそれぞれ異なったRCF Procedureを設定している現状を鑑み、Procedureの統一化によって特に長距離国際線パイロットが受ける恩恵を記した書面をICAOに対して提出済みですもとに、運航に従事するLong-Haul Pilotにとって、Proceduresの統一化により受ける恩恵について記した書面を提出しています。しかしながら、ICAO内におけるRCF Procedures改訂に向けた取り組みは2014年以降新たな動きがないことから、IFALPAは今般、関連するPanelに対して地域による特異性を最小限に留めた世界共通のProcedures作成を再度求めています。

57th IFATCA Annual Conference

IFALPA ATS Committee と IFATCA (International Air Traffic Controller Association) は、それぞれの委員会等に相互に委員を派遣し、情報共有、共通の Policy 作成等、協力関係の構築を図っています。以下、前回の IFATCA 総会で議論された項目の一部を紹介します。

RPAS (Drone) Protocol

British ALPA と European Cockpit Association が主体となり作成された、RPAS に関わるガイドラインのドラフト版が紹介されました。また、IFATCA では RPAS に対する ATM Procedures 等の導入について、現時点では時期尚早であると結論付けた Information Paper が発行されています。

Liability of ATC Using ATM Drone Surveillance Data

RPAS の位置情報や高度を ATC Radar Screen 上に表示するシステム開発については、情報の活用方法や法的な責任の取り扱い等の課題があることから、IFALPA と IFATCA が相互協力体制の下で、航空機の安全確保に向けた議論を実施し有効な施策を作成する予定です。

SID/STAR Phraseology

会議の場において、新旧の Phraseology の比較という見地から議論が展開されました。ATC の現場からは、新しい Phraseology の明確性が問題点として報告されており、また状況を更に複雑化している要因として、一部の地域において独自の Phraseology を導入している結果、Pilot 側に混乱を生じさせ、運航の安全性に大きな影響及ぼしている実態が報告されました。また Phraseology の変更については、ICAO が主導的立場に立った、世界標準の遵守が必須であると確認されました。

Enroute Wake Turbulence

過去に発生した A380 と Business JET の Challenger の Wake Turbulence Incident 発生に伴い、Enroute に於ける Separation 等について協議が開始されていますが、適用時期等について具体案作成には至っておらず、継続協議となっています。

以上