

ICAO Annex 10 の遭難通信および緊急通信の規定（その2） （MAYDAY および PAN PAN に関する規定：ICAO 日本語訳）

ALPA Technical Information 前号では、遭難通信および緊急通信に関する Annex 10 Vol. 2 の関連部分である、5.3 Distress and Urgency Radiotelephony Communication Procedures をコピーしてご紹介しました。

Annex 10 Vol. 2は、英語、アラビア語、フランス語、ロシア語、スペイン語で発行されています。日本語訳は航空振興財団で発行していた時期もあるようですが、現在は絶版ということで公式の日本語版はありません。

このため ALPA-Japan ATS委員会で訳したものを添付します。幾つかご承知いただくことがあります。

1. ICAOが発行した他の言語の版と違い、あくまで仮の訳であるため、正式の論拠としては TECHNICAL INFORMATION 前号の原文を使っていたいただきたい。
2. 日本語訳の用語は、AIP-JAPANとか無線局運用規則に沿ったものとしています。パイロットが通常運航で使うものと少し違う部分もありますが、規則を示したものとご了承ください。
3. 5.3.3.4の表題にある（戦地における）は記述の中にある1949年ジュネーブ条約を検討した結果加えたものです。参考までに、英国のCAP 413 RT MANUALには、PAN PAN MEDICALは紛争地において当事者間の合意がある場合の傷病者輸送のみに使われると赤字下線を引いた記述があります。
4. ICAO ANNEX 10でカバー出来ていない部分はICAO RADIO TELEPHONY MANUAL等に記述があります。その部分はALPA JAPAN TECHNICAL INFORMATION (ATI) の次号でお伝えする予定です。
5. 各国におけるMAYDAY宣言の実例の一部とその説明等を ALPA JAPAN TECHNICAL INFORMATION 37-T04 で出しております。ご参考になれば幸いです。

（次頁に続く）

ICAO Annex 10、Volume 2

5.3 Distress and Urgency Radiotelephony Communication Procedure（無線電話における遭難通信および緊急通信の要領：日本語訳）

5.3.1 一般事項

5.3.1.1 遭難通信および緊急通信は遭難および緊急に関する無線での交信の全てを言う。
遭難および緊急は次の状態を言う。

遭難：重大かつまたは差し迫った危険に晒されており、直ちに援助を必要とする状態。

緊急：航空機または乗物、または搭乗しているか見える範囲の人について安全上懸念があるが、直ちには援助を必要としない状態。

5.3.1.2 遭難通信においては、その通信の最初に遭難信号 MAYDAY、緊急通信においては、その通信の最初に緊急信号 PAN PAN を前置するべきである。

5.3.1.2.1 上記に引き続く通信においては、MAYDAY または PAN PAN を前置することは認められている。

5.3.1.3 遭難または緊急状態にある航空機に通信を行う局数は最小限に抑えるべきであり、通信の回数、通信量、内容は状況に見合ったものとすべきである。

5.3.1.4 もし遭難通信または緊急通信の宛先となっている局が応答しない場合、他の局は 5.3.2.2 または 5.3.3.2 に従って援助を提供すべきである。

Note. - ここでいう他の局は、遭難通信または緊急通信を受信し、宛先となった局が受信確認を送らないことを知った局を言う。

5.3.1.5 遭難通信および緊急通信は、他の周波数に移管した方がより良い援助が可能と判断されない限り、その通信が開始された周波数を維持すべきである。

Note. - 121.5 MHz その他の利用可能である VHF または HF の周波数を適宜使用することも認められている。

5.3.1.6 遭難通信および緊急通信について一般的に言うと、無線での送信は、ゆっくりと明白に、また各語が筆記出来るよう聞き取りやすいものにすべきである。

5.3.2 無線電話による遭難通信

5.3.2.1 遭難状態にある航空機の行動

5.3.2.1.1. 前記 5.3.1.2 の遭難信号 MAYDAY（出来る限り 3 度）に引き続き、遭難状態にある航空機は下記の要領で遭難通信を送信しなければならない。

- a) その時点で空対地の通信に使われていた周波数で、
- b) 下記の事項を出来るだけ多く、可能な限り順序通り送信する。
 - 1) 通信の宛先（時間と状況が許す場合）
 - 2) 航空機の呼び出し符号
 - 3) 遭難の状態
 - 4) 機長の意図、
 - 5) 現在位置、高度および機首方位

Note 1. - 前記の通信は以下の手段によって補完して良い。

- a) 必要か望ましいと遭難状態にある航空機が判断する場合、緊急周波数 121.5 MHz または他の航空移動無線の周波数。ただし 121.5 MHz は全ての航空局が聴取しているとは限らない。
- b) 時間および状況により遭難通信を放送の形で行う。
- c) 装備されており可能な場合船舶用の呼び出し周波数を使う。

- d) 注意を喚起するため ATC トランスポンダーを適切な Mode と Code で作動させる。
- e) 遭難状態の航空機を援助するため、援助を行う局は、自らの判断で、どの手段を使っても良い。
- f) 遭難状態にある航空機に代わって送信を行う場合は、その旨を明白に述べ、5.3.2.1.1 の要領を適宜変更して送信する。

Note 2. - 遭難通信の宛先は、通常はその航空機と通信を行っていた局か、その航空機が運航している空域を受け持つ局である。

5.3.2.2 遭難通信の宛先となった局あるいは最初に遭難通信を受信した局の行動

5.3.2.2.1 遭難通信の宛先となった局あるいは最初に通信を受信した局は以下の行動を取らねばならない。

- a) 遭難通信を受信したと通知する。（受信証を送る。）
- b) 遭難通信の宰領を行う。もし明白な特別の理由があれば、宰領の権限を他の局に移管し、遭難状態の航空機に伝える。
- c) 可能な限り速やかに全ての情報を下記に伝達する。
 - 1) 関連する ATS 機関
 - 2) 予め取り決められている航空機を運航する機関またはその代理人。

Note.1 - 航空機を運航する機関への通報は、遭難状態にある航空機、その付近にいる航空機の安全に関する行動、その付近に飛ぶことになっている航空機の運航に関する行動に、優先するものではない。

- d) 必要に応じ、他の通信局に、遭難通信が行われている周波数への移管は行わないよう求める。

5.3.2.3 通信沈黙の実施

5.3.2.3.1 遭難状態にある航空機または遭難通信を宰領する通信局は、遭難通信の妨げになる特定の局、またはその区域にある全ての移動局に通信沈黙を課することが出来る。その通信の宛先は“to all stations”または特定の局となる。いずれの場合も用語として

- STOP TRANSMITING;
 - 無線遭難信号 MAYDAY
- が使われるべきである。

5.3.2.3.2 前記 5.3.2.3.1 の信号（用語）は、遭難状態にある航空機または遭難通信を宰領する通信局以外では使用してはならない。

5.3.2.4 他の全ての局の行動

5.3.2.4.1 遭難通信は、他の全ての通信に対し、絶対的な優先権を持つ。遭難通信が行われていると知った局は下記の場合を除き同一周波数で送信を行ってはならない。

- a) 遭難通信が取り消されるか、（一連の）遭難通信が終了した場合。
- b) 全ての遭難通信が他の周波数に移管された場合。
- c) 遭難通信を宰領する局が承認した場合。
- d) その局が自ら援助を行う場合。

5.3.2.4.2 遭難通信が行われていると認識した局は、自らが援助を与えることができなくても、援助が実施されていることが明白になるまで、遭難通信を傍受しなければならない。



5.3.2.5 遭難通信および通信沈黙の終了

5.3.2.5.1 航空機が遭難状態ではなくなった場合、速やかに遭難状態のキャンセルを通報しなければならない。

5.3.2.5.2 遭難通信を宰領する局は、遭難状態が終了したと認知すれば、出来るだけ速やかに、その情報を下記に通知しなければならない。

- 1) 関連する ATS 機関
- 2) 予め取り決められている航空機を運航する機関またその代理人。

5.3.2.5.3 遭難通信および無線沈黙の終了は、遭難通信が行われた周波数で、“DISTRESS TRAFFIC ENDED”の語を含む送信により行われる。この終了の送信は、遭難通信を宰領する局のみが 5.3.2.5.1 の内容を受信したのちに行う。その権限は関係する当局により認められるものとする。

5.3.3. 無線電話による緊急通信

5.3.3.1. 緊急状態を通報する航空機の行動ただし 5.3.3.4 項の場合を除く。

5.3.3.1.1 緊急状態にある航空機は、緊急信号 PAN PAN (5.3.1.2 フランス語の“panne”の発音を 2 度繰り返す) を出来る限り 3 度を送信し、それに引き続き下記の要領で緊急通信を送信しなければならない。

- a) その時点で空対地の通信に使われていた周波数で、
- b) 次の事項を出来るだけ多く、明白に、可能な限り順序通り送信する。
 - 1) 通信の宛先
 - 2) 航空機の識別符号
 - 3) 緊急事態の内容
 - 4) 機長の意図、
 - 5) 現在位置、高度および機首方位
 - 6) その他の役立つ情報

Note 1. - 前記の 5.3.3.1.1 は、その時点の状況により適切と判断されれば、宛先を特定しない放送の形での緊急通報で行うことを妨げるものではない。

Note 2. - 緊急通信の宛先は、通常は、その航空機と通信を行っていた局か、その航空機が運航している空域を受け持つ局である。

5.3.3.2 緊急通信の宛先となった局、または緊急通信を最初に受信した局の行動

5.3.3.2.1 緊急通信の宛先となった局または緊急通信を最初に受信した局は以下の行動を取るべきである。

- a) 緊急通信を受信したと通知する。(受信証を送る。)
- b) 可能な限り速やかに全ての情報を下記に伝達する。
 - 1) 関連する ATS 機関
 - 2) 予め取り決められている航空機を運航する機関(会社)またはその代理人。

Note.1 - 航空機を運航する機関への通報は、緊急状態にある航空機、その付近にいる航空機の安全に関する行動、その付近に飛ぶことになっている航空機の運航に関する行動に、優先するものではない。

c) 必要であれば通信の制御を行う。



5.3.3.3 その他の局の行動

5.3.3.3.1 緊急通信は、遭難通信を除く他の全ての通信に優先権を持つ。全ての局は緊急通信に混信を生じないように注意すべきである。

5.3.3.4 (戦地における) 傷病者輸送の航空機の行動

5.3.3.4.1 下記 5.3.4.2 に述べる信号は 1949 年ジュネーブ条約および関連議定書で定める傷病者の輸送に使われるものである。

5.3.3.4.2 傷病者輸送の航空機であることを伝え、その識別のためには、緊急信号 PAN PAN に続き傷病者輸送の信号 MAY-DEE-CAL (フランス語の発音では “medical”) を加えて、可能な場合 3 度繰り返す。この信号は、それに続く通報と共に、保護されるべき傷病者輸送であることを示している。

通報内容は以下のごとくであるべきとされている。

- a) 航空機の呼び出し符号、または傷病者輸送識別として承認されたその他の方法
- b) 傷病者輸送の航空機の現在位置
- c) 傷病者輸送の航空機の機数と機種
- d) 飛行予定の経路
- e) 経路 (にある地点の通過) 予想時刻、状況により出発および到着の予想時刻
- f) その他の情報として、飛行高度、傍受している無線周波数、使用する言語、2 次レーダーの Mode および Code など。

5.3.3.5 傷病者輸送通信の宛先局またはそれを受信した他の局の行動

5.3.3.5.1 傷病者輸送の通信を受信した局には、5.3.3.2 および 5.3.3.3 が、必要に応じ、適用される。

(以上)