



# 日乗連ニュース ALPA Japan NEWS

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

HUP 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 2018.3.16

No. 41 - 38

## IFALPA HUPER COMM MTG in モントリオール 出席報告

### 1. はじめに

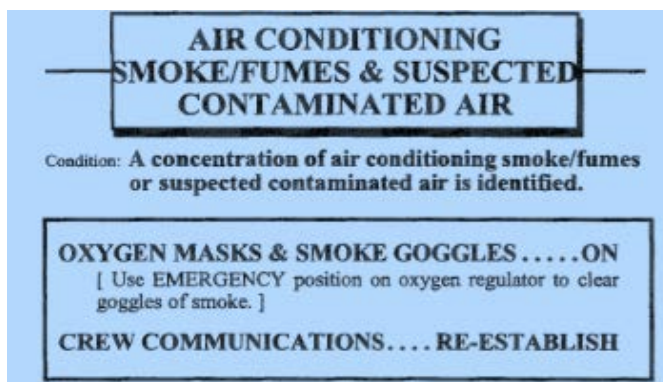
2017年11月8日-10日の3日間、カナダのモントリオールにあるIATA本部でIFALPA HUPER (Human PERFORMANCE) Committeeが開催されました。冒頭、IATAのGilberto Lopez Myer氏の歓迎スピーチで、IFALPAとの協力が20年以上に及ぶこと、IFALPAと立場の違いを超えて協力することの重要性が強調されました。また今後、PBT (Performance Based Training) やFRMSなどの新しい考えが入ってくる中で、ますますIFALPAとIATA、ICAOがお互いに有意義な意見交換を実施し、航空業界全体の安全性を高めていかなければならない、という発言がありました。

HUPER Committeeでは、Medical、Training and License、Human Factorの分野で最新情報の共有が実施され、その後は各トピックにおけるIFALPA Position Paper作成のためのワークショップが行われました。

### 2. Cabin Air Quality (機内の大気環境)

US ALPAのEric Tellman機長から、APU (補助動力装置) やエンジンオイルの気化による異臭に関するCabin Air Quality (機内の大気環境) に関するプレゼンテーションがありました。航空機に使われるオイルは、通常の使用段階において有害な異臭などは発生しませんが、機体の老朽化と共に有害な異臭やガスを航空機内に発生させ、頭痛や吐き気、目や鼻、喉の違和感を発生させることが分かってきました。2015年7月17日、Tellman機長は乗務中、同乗したA機長と共に上空で記憶を失いましたが、その後回復して安全に着陸させることが出来ました。その後、A機長は体調を崩され、残念ながら間もなく病死されました。正式な死因は心臓発作ということでしたが、長年に渡って有害な異臭やガスを吸っていたことも要因の一つではないかとTellman機長は推測し、その後、彼は2年近くに渡ってCabin Air Qualityに関わる問題を周知するための活動を行なっています。

下の写真のように煙が発生していれば対処方法は明白ですが、多くの異臭は視認出来ず、その臭いもオイル臭だけではなく、「埃のようなもの」、「汚い靴下のような臭い」、「カビ臭い」など様々な報告がされています。異臭発生に対処方法として、すぐに酸素マスクとゴーグルを着用することが推奨されますが、既存のチェックリストではそのような内容になっていないものも多いようです。古い機体の使用を推奨しないという方法もありますが、航空会社の意向もあってその実現は不透明です。



British Airways B737 のチェックリスト



実際に客室内で発生した煙の様子



IFALPAでは今後、有害な異臭を除去するフィルターや感知システムを搭載すべきである、という旨の記載をしたPosition Paper「Oil Based Fumes in Aircraft」を発行し、この問題について取り組んでいく予定です。

### 3. Pilot Mental Health と Pilot Assistance

独ジャーマンウィングス航空の事故以降、パイロットのメンタル面での健康が大きな話題となっています。南アフリカ航空の Wendy Santilhana 機長によると、一見メンタルヘルス（心の健康状態）が保てている状態でも、その中に Mental Illness が潜んでいることがあるそうです。パイロットには2つの Safety、自分が操縦する機体の Safety、そして自分自身の心身における Safety があります。特に仕事が多忙で余裕がない『High Demand』時こそ、心に溜まったものを吐き出す必要があります。

Pilot Assistance も、ジャーマンウィングス航空の事故以降、非常に重要視されています。HUPER Committee では、Pilot Assistance マニュアルの作成に関する編集作業も行われました。このマニュアルの Mission（編集方針）について、ここでご紹介します。

**Mission :**

This manual is intended to assist pilot member associations to establish and enhance programs to assist pilots; be viewed by operators and regulators to understand the development of these programs in order to endorse the establishment thereof.

**編集方針 :**

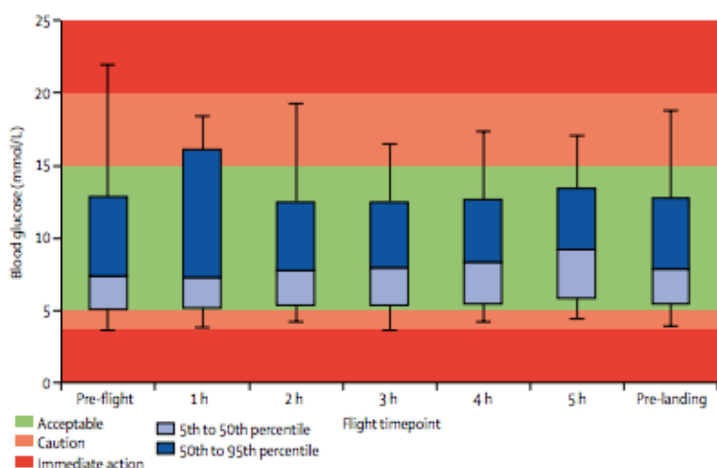
このマニュアルは、加盟組合が仲間のパイロットを助けるためのプログラムを作り、発展させるためのものです。また、会社や当局がそのプログラムを承認する際に参考とするものです。

その他、CIRP（Critical Incident Response Program）など、事故時の対応から Substance Abuse（薬物依存）に至るまで、広範囲をカバーする予定です。

### 4. 糖尿病と診断されているパイロットの調査

英国では、糖尿病によるインシュリン治療をしているパイロットでも、一定条件の下で乗務が可能です。26名のインシュリン治療をしているパイロットについて、ショーアップ（出社）時からフライト終了時まで、1時間毎の血糖値に関する調査が行われました。測定された血糖値の値によって、「Acceptable（乗務可能）」、「Caution（注意）」、「Immediate Action（即座の対応）」と評価する手法でした。集計された合計飛行時間は26名で約4,900時間、血糖値集計サンプルはショーアップ時も含め、8,897にも上りました。

一部はフライト時間が6時間以上の路線もありましたが、Immediate Actionが必要と判断されたケースはショーアップ時にはありましたが、フライト中にはありませんでした。この調査によって、英国で採用されたインシュリン治療中の身体検査条件がある程度効果的であると言えます。IFALPAとして、現在インシュリン治療をしているパイロットに関するポリシーはないので、今後検討する余地があるという結論になりました。



飛行時間毎の血糖値の数値に関する図

## 5. Electronic Learning

Training 部門で大きな議論になったのが、Electronic Learning（以下 E-Learning）です。世界的に、タブレット類や PC を使った訓練や業務連絡が主流になっています。その中で、各国共通の問題点について共有が図られました。主な問題点は、以下の通りです。

- ・送信サイドは送ったことで、相手に伝わったと思いがち
- ・タブレット類の扱いなど、世代間で差が見られる
- ・対面教育のようなコミュニケーションがないので、相手が理解したか確認が難しい

例えばノルウェーでは、E-Learning は実施しているものの、ノルウェー ALPA のポリシーとして、本来の教育は対面で行うべき、というスタンスです。当初は、E-Learning の弊害ばかりが議論の中心になりましたが、メリットとして世界中どこでも情報にアクセス出来ること、インフラが未整備な地域でも情報アクセスが可能である、などの意見も出てきました。IFALPA HUPER Committee として、今後は若い世代の意見も取り込みながら、更に議論を進めていくことになりました。

## 6. Competency Based Training and Assessment

今後、航空業界で広まる可能性のある CBTA（Competency Based Training and Assessment＝従来の規定化された一定の訓練時間による訓練、評価に変わる個々人の定着度による訓練、評価）に関する Position Paper 作成作業が行われました。欧米では MPL が広く実施されていますが、MPL では“race to the bottom”（より安い商品を生産するために、賃金や製品の質を可能な限り下げている状態）の傾向が見られるようです。CBTA ではその傾向を出さないために、IFALPA としての Position をしっかり示すべきという信念の元、作業は行われました。以下は、Position Paper の一部抜粋です。

- ・ To maintain overall safety, the level of pilot knowledge, skills and competence achieved shall be equal or better with CBTA compared to the traditional system. Regardless of the training system, every pilot should demonstrate the same requisite competence and flight proficiencies.

(従来の訓練と同等以上の知識、技量などが達成されるべき、受けた訓練に拘わらず、相応のパイロットとしての能力があるべき)

- ・ Specific to training for the issuance of license or rating, CBTA designed curricula should include real environment exposure and must comply with all the requirements of ICAO Annex 1.

(限定やライセンスにかかる訓練では、CBTA のカリキュラムは実機訓練を含んだものでなくてはならない。また、ICAO Annex 1 に沿ったものであること)

IFALPA HUPER Committee では、CBTA によって安全のレベルが低下すること、ライセンスの質が低下することを危惧しています。

## 7. NOTAM System Update

フィンランド航空の Lauri Soini 機長から、NOTAM System Update の必要性について提案がありました。NOTAM System（航空情報の配信システム）は、1930 年代から Electronic Bulletin Board Format という形式で提供されており、今日に至るまで Update（更新/改善）されていません。

優先順位の高い安全に関わる情報を分かり易くする等の工夫も全くされておらず、飛行実施計画時の忙しい時に NOTAM を確認することが負担になっています。ユーザー＝パイロットのニーズに合わせてもっと分かりやすく提供されるべきであり、現代の情報マネジメントにあったものであるべきで、Human Factor の側面も考慮されるべきです。以下が、主な改定案です。

1. **Prioritise critical information**

クリティカルな情報は優先付けされるべき

2. **Organise information by item concerned (runway, gate, etc.)**

ランウェイ、ゲートなどアイテムごとにわかりやすくするべき

3. **Embed graphics where appropriate (“a picture is a thousand words”)**

グラフィックなども入れるべき、絵は 1,000 の文字に値する

4. **Filter out irrelevant information (which can represent more than 50% of the current bulletins)**

要らない NOTAM はフィルターにかけるべき

5. **Reduce the risk of information overload, which is a problem because of the significant increase in the number of NOTAM in force worldwide.**

情報の氾濫は避けるべき、世界中で有効な NOTAM が多すぎる

欧米では、まだまだ NOTAM の原文で毎回確認をしているエアラインが多いようです。例として ANA で使用する空港のチャートノータムや会社の用意した原文を簡易化した NOTAM を Committee 内で披露したところ、「分かり易くていい」と好評価でした。今後も IFALPA として Position Paper 作成に向けて進めて行く方向です。

## 8. その他のトピックス

IATA 本部は ICAO 本部に隣接していることから、ICAO からもスタッフが Committee に参加し、ICAO の役割について説明を実施、その後に HUPER Committee メンバーと質疑応答を行いました。その中で US ALPA メンバーから、コックピットに一人不在時の酸素マスク着用要件について以下の要望がありました。「米国では 25,000ft 以上で酸素マスクを着用することになっているが、ICAO では 41,000ft 超となっている。酸素マスクの共用により病気になるリスクや酸素自体も頻繁に交換しないので、酸素自体に病原菌が繁殖するリスクもある。41,000ft に変更できないか？」これに対して、ICAO には加盟国や航空会社を指導する権限は無いと回答していました。

既存のオペレーションに変わって新しいオペレーションが入ってくると、Human Factor の側面がより重要になってくるという指摘があることから、来年の秋を目処に“HUMAN FACTOR MANUAL”の改訂が予定されています。

今回、作成や改訂された IFALPA Position Paper 等は、2018 年 1 月の IFALPA Board Meeting での最終検討が終了した後、正式に承認されました。

以上