



ALPA Japan NEWS

日乗連ニュース

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
企画会議
〒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 2014.12.18 No. 38-17

IFALPA Asia Pacific Regional Meeting 報告

2014年のIFALPA Asia Pacific Regional Meetingは、スリランカのコロンボで11月13～15日の日程で行われました。スリランカでの開催は初で、初日には現地マスコミを迎え盛大なセレモニーとなりました。スリランカ航空のPilotが所属するPilot団体、ALPGSL(Airline Pilots Guild of Sri Lanka)や、スリランカ航空のCOO(Chief Operation Officer、Pilotの1人：写真右)のサポートにより、大変有意義で盛大なRegional Committeeでした。例年通り、IFALPA Annex 29の更新や、各国の情勢報告、IFALPAからのプレゼンテーション等が行われました。



The delegates of the IFALPA Regional Conference.



1. 各国からの情勢報告 (抜粋)

マレーシア

2件の事故後、国営化の動きの中でPilotや客室乗務員を除く約6,000人の人員削減を予定。事業規模を現状から20%以上上げる事態になると、更にPilotや客室乗務員も削減対象になる可能性がある。

インド

Jet Airwaysの拡大に伴い、国内でPilotの流動化が目立っている。現在は“NAG(National Aviator's Guild)”と言う約1,200名を組織する乗員団体が中心に活動を行っている。

2. IFALPA Annex 29

IFALPAは安全性に影響を及ぼす事象や、運航するうえで問題となる事象と認めた空港や空域等を「IFALPA Annex 29」として纏めており、毎年更新しています。それら内容の多くは、当該空港を頻繁に利用するその自国及び諸外国Pilotからの声が反映されています。このうち、新たに追加された内容を紹介すると共に、日本でIFALPA Annex 29に指定されている空港を抜粋してご紹介します。

<中部国際空港>

Bird Strikeを防止する目的で、Tail Wind 7ktsまで許容する運航方式がAIPに公示されています。しかしながら、これはICAOでも理解を得られておらず、諸外国のPilotも含め、この運用には十分な理解が得られていません。そのため今般、Annex 29へ新たに盛り込まれました。

<バンコク：スワンナプーム空港>

RWY 19LのShort Finalの右側に、現時点では誰も使用していないENG Run Up用バリアがあり、W/Sを発生させる原因となっています。現地の調査では最大30ktsのW/Sを発生させる可能性があということから、現地担当組織に働きかけています。これもAnnex 29へ新たに盛り込まれました。

(次頁へ続く)



IFALPA Annex 29 抜粋

Narita/New Tokyo Int'l

AGA (1) Obstacles (trees) above the approach surface slope (2%) on finals for runway 34R

AGA (5) Taxiway naming in non-standard and can lead to confusion.

Okinawa/Naha

AGA(8) No adequate RFF facilities for over water areas.

RAC (3) 1000ft. altitude restriction for traffic departing RWY 36 is extremely dangerous

Osaka/Itami

RAC (2) Curfew (2100-0700LCL, 1200-2200UTC) is too rigid

Osaka/Kansai

AGA(8) No adequate RFF facilities for over water areas

Tokyo/Haneda

AGA (5) Taxiway C3B is called “Charlie three Branch”, Branch is not standard phraseology

AGA (5) Taxiway naming is non-standard and can lead to confusion.

AGA (5) The addition of the fourth runway means that active runways now have to be crossed for access to and from the fourth runway resulting in several “hotspots”.

AGA (8) Inadequate RFF equipment for water area. Launches and amphibious vehicles required.

RAC (2) The airport has also instituted the use of simultaneous localizer directional aid (LDA) on runways 22 and 23. The Localizers are offset 55° on runway 22 and 47° on runway 23 which may cause misidentification for runway 23 and 22. See IFALPA Safety Bulletin 11SAB15

RAC (3) Because of the airport runway allocation procedure, aircraft arriving from the North & East (landing runway 23 will have to cross the track with aircraft inbound from the South & West (landing 22) after the Initial Approach Fix (IAF) with only 1,000ft of vertical separation and vice versa. See IFALPA Safety Bulletin 11SAB15

3. その他

- IFALPA から SMS の関するプレゼンテーションが行われました。その中で、ICAO が近く発行する “Runway Safety Team Hand Book 1st Edition” が紹介されました。「空港の安全性向上には、空港管理者、管制、Pilot、エアラインなど、全ての User から代表が参加した Runway Safety Team が必須であり、当該空港に関係する様々な事例に、速やかにかつ的確に対応すべき」ということは以前から ALPA Japan の AGE 委員会が発信してきました。SMS の観点からもこの取り組みが大変重要であるということから、ICAO から Hand Book が発行される事となりました。世界の数多くの空港で既に Runway Safety Team が組織され、取り組みが進んでいますが、日本ではまだ組織されていません。今後、この Hand Book が大いに活用されることが期待されます。

- IFALPA 総会でも議題に挙げたアルコール&ドラッグ検査について、各国から報告がありました。香港でも 2014 年 11 月に行政からこの検査に関する文章が発行されたと報告がありました。

アルコール検査に関して、国によって基準値が異なると

“A 国から B 国への乗務に際し、A 国では基準値以下だが B 国では基準値以上”

といった状況が考えられます。個人の体調や体質など、多くの不確定要素が関与するこの議題は、幅広い議論が必要です。なお、これらの詳細は IFALPA HUPER (Human Performance) Committee で議論されています。

以上

