

ICAO 緩和策が継続している豪州の航空機救急救難体制

豪州 ALPA (AusALPA) から、豪州内の国際空港における航空機救急救難体制に不備があることを注意喚起する Safety Bulletin が発行され、IFALPA はその内容を転記する形で Safety Bulletin を発行しました。

この内容は本邦国内航空会社が豪州へ定期運航していることから、ALPA Japan でも情報共有すべき内容と判断し、邦訳して皆様にご紹介することにしました。

(原文は、下記 IFALPA ロゴをクリックしてください)



SAFETY BULLETIN

24SAB03
24 April 2024

ICAO 緩和策が継続している豪州の航空機救急救難体制 (Aviation Rescue and Firefighting Services <ARFFS> in Australia - Continuous Operation Under ICAO Remission Factor)

注記

この Safety Bulletin(安全情報)は、IFALPA メンバーである豪州 ALPA から情報提供されたものです。この情報は世界中のパイロットコミュニティに関連するものであり、IFALPA から発信すべき内容だと思っています。なお、詳細は航空会社及び各国当局の指示に従ってください。

この情報を広く拡散していただくよう、お願いします。

添付資料

豪州 ALPA から発行された 2 ページの Safety Bulletin(安全情報)



24AUSALPASB02 - April 2024

AusALPA Safety Bulletin

背景

豪州 ALPA (AusALPA) は豪州内の安全と技術に関与する 7,200 名以上のプロフェッショナル操縦士集団であり、豪州の優れた航空安全基準と運航を保護し進化させることに関わっています。

AusALPA では、国内の国際空港数カ所において航空機救急救難体制 (Aviation Rescue and Firefighting Services, ARFFS) が不適格であると認識しています。これは、豪州のほとんどの空港における ARFFS の任務を担っている政府組織のエアサービス・オーストラリアが、新型コロナウイルス感染症対策として ICAO が承認した緩和策を依然として継続していることから明らかです。この問題に対する AusALPA の立場は、数カ国で実施されている ICAO 承認に基づく ARFFS の緩和策に関して、たとえ期限付きだったとしても空港における安全の見地から認めることは出来ないとする IFALPA の立場を踏襲したものです。

IFALPA が緩和策の適用に関して表明している内容 (IFALPA Position Paper18POS09) については、[こちら](#)を参照してください。

豪州の国際空港の中には、ICAO の附属書 14 Vol.1 で義務付けられている、これらの飛行場に乗り入れる最大規模の航空機が必要とするレベルの ARFFS のカテゴリー分けが不十分な空港があると考えています。

また、豪州の一部の国際空港では、ICAO の附属書 14 Vol.1 で義務付けられている、これらの空港で運航される最大規模の航空機が必要とするよりも 2 つ以上低いカテゴリの ARFFS が一貫して提供されていると考えています。さらに、ここ数ヶ月の間に、豪州のいくつかの国際空港で ARFFS が完全に撤去された事例が複数あり、その結果、航空機はいかなるレベルの保護も受けられずに出発や到着が遅れました。

現在豪州で「常態化」しているこのような安全性を脅かす行為は、以下を含むエアサービス・オーストラリアの多くの問題に関連していると AusALPA は考えています。

- 雇用されている航空消防隊員の数が不足していること (航空局全体の人員不足は新型コロナウイルス感染症の大流行以来、継続的な課題となっている)
- 空港毎の離発着回数の計算方法が不明確で、年に一度、11 月 1 日にしか実施されておらず、エアサービス・オーストラリアはその数に基づき ICAO 緩和策に基づいて恒常的に定位の RFF サービスしか提供していない
- 豪州の空港で必要な RFF の最低人員数を決定するための方法論が確立されていない。他の加盟国では、ICAO タスクリソース分析 (TRA) の方法論が採用されているが、エアサービス・オーストラリアでは採用していない

この Safety Bulletin は、豪州の空港で提供される ARFFS のレベルが継続的に低下していること (場合によってはほぼゼロレベルまでの低下や短期間周知での実施)、および豪州に飛行する運航乗務員のため緊急事態対応手順の策定を進めていくことを含め、各国加盟 ALPA に注意喚起するためのものです。

安全性への影響

豪州の空港で不十分な ARFFS を提供することは、火災や事故などの緊急事態が発生した場合、乗員・乗客の生存確率を著しく低下させる可能性があります。

たとえばゴールドコースト空港(YBCG)で、CAT9 の代わりに CAT7 を提供した場合、最低限必要な設備が以下のように大幅削減されます。

- ・ 利用可能な ARFFS 車両： 3 台から 2 台へ削減
- ・ 使用可能な水： 24,300 リットルから 12,100 リットルへ削減
- ・ 泡の放出量： 毎分 9,000 リットルから 5,300 リットルへ削減
- ・ 使用可能な粉末消火薬剤： 450kg から 225kg へ削減
- ・ ARFFS の作業員数： 10 名から 6 名へ削減(消防司令 1 名 + 隊長 1 名 + 消防士)

推奨事項

- ・ 豪州の空港へフライトを実施する前に、航空会社は包括的なリスクアセスメントを実施すべきです。このアセスメントでは、すべての潜在的な安全上の危険性を検討し、航空安全に対するリスクを最小限に抑えるための効果的な緩和策を実施する必要があります。これは特に、メルボルン(YMML)、ブリスベン(YBBN)、パース(YPPH)への CAT10 クラスの航空機の乗り入れ、およびゴールドコースト(YBCG)への CAT9 クラスの航空機の乗り入れに関連します。
- ・ 全てのパイロットは、豪州の ARFFS の現状と適切な対応プロトコルについて、航空会社から説明を受けることが不可欠です。
- ・ 運航乗務員は常に警戒を怠らず、航路上で定期的に NOTAM の最新情報を入手し、豪州の空港へ飛行する際は常に(適切な代替空港などの)緊急時対応策を用意してください
- ・ 豪州の空港において ARFFS の提供が低下した場合は、直ちに航空会社及び関係当局など外部関係者へ危険情報として報告してください

乗客、乗員、そして航空機の安全は、いかなる航空業務の中でも常に最優先されるべきです。豪州で必要とされるレベルの ARFFS が提供されていない空港への航空機の乗り入れは、火災や事故が発生した場合に深刻な安全上のリスクをもたらすものであり、過小評価したり無視したりすべきではありません。

AusALPA は、ICAO が示した緩和策は意図された通り、不測の事態として限られた期間に限り適用されることを航空会社、航空当局、ICAO を含む全ての利害関係者に対して求めます。

以上