



65th IFALPA Annual Conference, Marrakech, Morocco Committee関連報告

3月19日～3月23日モロッコのマラケッシュに於いて、IFALPA 加盟61協会530名が出席し第65回IFALPA 総会が開催されました。全体報告とは別に、今年のIFALPA 総会で議論され、採択された各委員会のIFALPA Policyなどの概要をお伝えします。特に重要と思われる内容については、各委員会よりあらためて日乗連ニュースあるいは技術情報が発行されます。

A/B Committee関連

Industrial、Human Performance、Legal、Security委員会の各委員長から年間活動報告・計画が承認され、続いてSecurity委員会からSecurity Training and ExerciseやSecurity of Crew Baggage等について議論を行いました。特に、以下2点の指摘は昨今の航空業界全体の流れを大きく象徴しており大変印象深いものでした。

<Industrial 委員会>

世界中でより厳しくなる労働条件の中、それぞれの乗員が日々の安全運航を堅持している状況であり、今後より一層 Industry 委員会の活動は大変重要になる。引き続き積極的な活動が望まれる。

<Security 委員会>

様々な人や物の出入りがある航空機において、Securityに関する内容は直接的に安全運航に直結する。また、これらの内容は日々状況が変わるものであり、今後もタイムリーにかつ積極的に Report を挙げて欲しい。Report がなければ何も分からないし、改善もない。また、後半には IATA からのプレゼンテーションで ITQI (IATA Training and Qualification Initiative) が、紹介されました。ITQI は第4世代の航空機用のトレーニングに関する内容で、以下の基本概念から議論が進められ、航空機の進化に伴い Training 内容も今後大きく変化をむかえそうです。

- 1: 今後、第2、第3世代の航空機に乗務する機会が限りなく少なくなる。
- 2: 現在の Training 内容では、航空機のシステムに合致しない必要性の低い Training が多い。
- 3: Fly by Wire の航空機では、操縦技術よりシステムに関する知識が有効になる場合が多い。

しかしながら、一見すると単に実機訓練の削減と捉えられかねないので、今後は ICAO も巻き込んだ活発な議論を働きかけていく必要があります。

C Committee 関連

<Accident Analysis & Prevention 委員会>

委員長による年間活動報告・計画が承認されました。その中で IFALPA SAFETY SCHOOL は効果をあげ今後も更に展開していく必要性を訴えました。また次期委員長への引き継ぎも順調に行われ今後の発展が期待されます。

(次頁に続く)



<Aerodrome & Ground Equipment 委員会>

委員長による年間活動報告・計画が承認され、以下の IFALPA Policy の追加が採択されました。

- Stop Bar Light は 24 時間、気象条件に関わらず点灯されなければならない。
- また以下の Resolution(各加盟協会が実現に努力しなければならないもの)の継続が採択されました。
- 各国際空港の救急救難が ICAO 基準に適合しているか、関連する訓練が行われているかをモニターし、そうでない場合は IFALPA 本部に報告すべきである。

<Aircraft Design & Operation 委員会>

委員長による年間活動報告・計画が承認され、以下の IFALPA Policy が採択されました。

- UAS(Unmanned Air System) 運航に関する基本的考え方に、PIC がその運航の責任を担う為に必要な全ての情報を与えられる事、安全のためパイロットが必要に応じ Flight Path を制御できることを追加する。
- レベルオフ中の意図に反する TCAS の作動を防ぐため、Altitude Capture 前にパイロットが適切な上昇降下率をコントロールするために別の Mode 選択を必要とされるべきではない。

また以下の Resolution(各加盟協会が実現に努力しなければならないもの)の継続が採択されました。

- Noise Abatement の目的で、Stabilized Approach が阻害される Procedure に反対すべきである。

<Dangerous Goods 委員会>

委員長による年間活動報告・計画が承認され、その中で、リチウム電池に関して最も慎重な輸送方法がとられるべきとの IFALPA Position が確認されました。以下の IFALPA Policy が採択されました。

- 少量危険物等、拡大的に危険物輸送の例外措置を認めることに反対する。
- 全ての危険物が AIRWAY BILL に記載されないことがあることに反対する。
- 航空郵便中から、未申告危険物を排除する警告プログラムが開発、実施されなければならない。
- 危険物輸送に関わる、荷主、荷造り人、荷送人には免許制度が導入されなければならない。
- 事故報告制度を確立し、データベース化されなければならない。

D Committee 関連

<ATS 委員会>

委員長による年間活動報告・計画が承認されました。

また、ICAO Annex や PANS ATM に対する、以下の IFALPA POLICY が採択されました。

- Annex 2 Adherence to Flight Plan (Plan に対しての速度や時間の許容)
- Annex 2 Intended Changes For Flight Plan (Plan 変更時の速度項目の追加)
- Annex 3 Items Included in SIGWX Forecasts (削除された SIGWX 項目の再記載)
- Annex 11 RNP for En Route Operations (洋上エンルートの RNP 運航に関する新たな要件)
- PANS ATM Go Around Procedures after Visual Approach (Visual Approach における復行後の経路の必要性)

(以上)