



IFALPA AGE Committee in Istanbul 出席報告

2013年9月13～15日に、トルコ・イスタンブールにて IFALPA AGE（飛行場環境）Committee が開催されました。隣国シリアの情勢もあって開催が危ぶまれましたが、空港至近の会場ですべても出国可能な環境の下、欧州を中心に各国の Pilot 約 20 名の参加で無事に開催されました（アジア地域からの参加は ALPA Japan から 1 名のみ）。また、今回は主に世界の空港管理者によって構成される ACI (Airports Council International) から数名の出席があり、空港における救難救急体制に関して空港管理者側の視点を踏まえた議論が行われました。

冒頭、トルコ ALPA (TALPA) から、現在も乗務先で拉致されているトルコ航空乗員 2 名について言及がありました（参考: ALPA Japan ニュース 37-03）。「情勢不安定な地域においても各国の乗員が日々乗務している中、この様な惨劇が行われ大変胸を痛めている。今後は乗員の安全確保に関する取り組みも進めて行く必要性が大いにある」との発言がありました。

RWSL : Runway Status Lights について

ICAO Annex に共通する Policy は無い一方で、米国では来年度にかけて 21 空港へ広がりを見せており、パリのシャルル・ド・ゴール空港でもトライアルが行われている。ALPA Japan からも FUK/ITM における RWSL の状況、及び HND では VMS という日本独自のシステムが使用されている状況を説明した。空港によりシステムが異なることで乗員が困惑する事を防止する為、引き続き議論を進めていく必要があり、ICAO Annex への言及による世界標準の一日も早い制定が望まれる。

鳥害 (Bird Strike) に関する動き

欧州で発足した IBSC (International Bird Strike Committee) が、来年 2014 年に WBA (World Bird strike Association) という世界的な組織に拡大する予定で、IFALPA に対する呼びかけも行われている。一方で ICAO の Airport Service Manual には Wildlife 関連の記載がある。ICAO の Manual では“空港周辺に鳥を出来るだけ寄せ付けないこと”が主目的であり、WBA は“鳥レーダーなどを有効活用して安全運航に寄与する”という位置付けである。

誘導路名称に関する IFALPA Policy について

ALPA Japan のメンバーも加わって数年前に規定された誘導路名称に関する IFALPA Policy を、ICAO Annex 14 に導入すべく取り組みを継続している。ICAO の Aerodrome Working Group (ADWG) で長年の議論の末、この Policy は概ね受け入れられており、現在は Visual Aid Working Group (VAWG) に場所を移して議論が継続されている。この Policy は HND や NRT など、複雑な誘導路レイアウトを持つ空港において Taxiway Incursion/Excursion/Confusion を防止する大変重要な内容である。次回若しくは次々回の ICAO Annex 改訂においてこの Policy 導入が予想されており、ALPA Japan も特に力を入れていることから大いに期待したい。これとは別に今回、“EC”よりも“EE”といった誘導路名称の方が“E then C”という勘違いを起こさないのではないかという意見が出された。

裏面につづく

EMAS に関して

EMAS に関する最新のレポートが報告されたが、FAR には EMAS という記載があるのに対して、ICAO では適切な RESA (Runway End Safety Area) が設定できない場合の Alternate 手段としての“Arresting system”という記述に留まっている。EMAS による過去の補足例から、十分な RESA が確保できない空港において大変有効な手段の 1 つであることは間違いなく、今後の動向に注目される。

ACI (Airports Council International) のプレゼンテーション

イギリス・エディンバラ空港の担当者から、空港の救難救急体制に関するプレゼンテーションがあった。IAFPA=International Aviation Fire Protection Association という組織があり、世界の航空機関連火災に関する知識を共有し教育を行う活動を行っている。今回の報告では JAL の Boston における火災事例も紹介された。ICAO の規定は国際空港を対象としており、国内地方空港や Remote 空港などでは救難救急体制が十分でない場合が多い。また、新素材や新タイプのバッテリーなど技術の進歩もめざましく、この瞬間に完璧な救難救護体制を備えた空港を維持するのは不可能ではあるが、このような取り組みが広く継続的に行われることは安全運航に大きく寄与すると考えられる。

また大変興味深かった内容として、航空機メーカーは、AOM や Maintenance Manual など航空機の運航に対する規定類は十分に用意するが、救難救急を実施する側（消防や空港事務所等）に対する Manual や指針の様な規定類は提供されないという指摘が挙がった。ICAO Annex においても、空港の備えるべき消防車両の数などの記載はあるが、必要な人員数などは記載されていない。地域によっては英語を話さない現地 Staff も働いており、規定類が提供されても英語力の問題で十分なトレーニングができないケースが想定されるなど、救難救護体制の維持・強化には多くの課題が存在する事を再認識した。

ICAO Runway Safety Team Handbook に関して

ICAO・Doc 9870 (Manual on the Prevention of Runway Incursions) において、各空港は空港管理者・管制官・Pilot・エアライン等、Stakeholder (利害関係者) が加わった Runway Safety Team を立ち上げ、その空港に特化して安全運航を維持・向上させる旨のガイドラインが示されている。現在はそれに加えて ICAO の Runway Safety Team Handbook のドラフト版が作られている。しかしながらこの Handbook では Doc9870 には記載されている“Pilot”の記載が抜けており、ドラフトの再考について取り組んでいる。

ALPA Japan からの成田空港に関する報告

ALPA Japan AGE 委員会から成田空港に関して①11月に予定されている誘導路名称全面変更、②強い南風卓越時の低高度における気流悪化の2点について報告を行った。それぞれに関して、

- ① 海外から飛来する Pilot の視点から問題点を挙げてもらい、意見収集を行った。
- ② ANA の Hard Landing や JAL のエンジン接触の事例を紹介し、広く世界に発信した。

ちょっとここで整理しておきます・・・

ICAO : 国際民間航空条約 (Convention on International Civil Aviation) に基づき設立された国際機関。航空会社などによって組織される IATA は業界団体に対し、ICAO は各政府によって構成される国際機関。ICAO 理事会は世界的な統一ルールが必要と考えられる項目について、全ての締結国に原則的に適用される「標準」(Standard)、全ての締結国に統一的に適応されることが望ましい「勧告方式」(Recommended Practice) を採択する。両者を合わせて SARPs と呼ばれる。加盟国の方式が「標準」と完全に一致しない場合は理事会に相違通告をする義務があります。

ICAO Annex (付属書) : 「標準」と「勧告方式」を採択した内容

PANS (航空業務方式) Procedure for Air navigation Service : 標準・勧告方式とするにはあまりにも細かすぎると考えられる規定や、技術進歩でしばしば変更される内容などを規定。

来年はタイのバンコクで行われる予定です。引き続き ALPA Japan AGE 委員会は IFALPA AGE Committee と連携して、様々な情報発信と ICAO Annex に繋がる取り組みを強化していきます！

以上

