



～ 2014年 IFALPA 総会 出席報告 (その2) ～

<各専門委員会報告・IFALPA Policy 採択>

ICAO Annex とは、言わずと知れた世界における航空安全の基準となる規則であり、これを基に各国当局は規則を定めています。日本の場合、航空法がそれに当てはまります。

この ICAO Annex の記載内容は、多大な回数の会議を経て、時代の変遷に則した見直しが行われています。それら ICAO 主催の 20 余に及ぶ会議では様々な当事者の参加によって定期的開催されています。そのため、各会議出席者の意見具申がいかにかに反映されるか、というのが非常に重要になってくるのです。

それらの会議で IFALPA は、唯一のパイロット団体として ICAO の恒久オブザーバーに指定され、四半世紀以上に渡ってパイロットの声を伝え続けています。具体的には、IFALPA では ICAO Annex と同様の章立ての「IFALPA Annex」を策定し、それを基に ICAO に対して意見具申を行っており、IFALPA の要望が ICAO Annex に採用されると IFALPA Annex の当該記載が削除されるというシステムを採用しています。

IFALPA 総会では、各専門委員会が 1 年間を通じて議論し、IFALPA Annex 等に掲載することが適当と判断した内容を取りまとめ、IFALPA 総会の場で可決されることで正式に IFALPA Annex 等に掲載されることとなります。

今回の総会で可決された内容、また議論内容についてその一部をご紹介します。

(AAP) Accident Analysis and Prevention Committee

- ・ 2013 年 7 月に発効した Annex 19 (Safety management System) に関する文言の追加や訂正 (各国当局に対して安全基準の到達レベルの明示を文書に明確化し、定期的に review するべき旨の内容)。
- ・ Accident の定義に「航空機からの降機後」も含めること。
- ・ UAS (無人航空機) 運航者の SMS への適用を「推奨」から「標準」へ格上げすること、等。

(ADO) Aircraft Design and Operation Committee

- ・ 操縦室内に装備された消火器へのアクセスを、酸素マスクを装着したまま可能とする。
- ・ 2010 年のカンタス A380 機事故を受け、全ての航空機警報システムは深刻度・重要度の高いものから優先的に表示する、等。

(AGE) Aerodrome Ground Environment Committee

- ・ 航空機カテゴリー D 及び E の航空機が離発着する滑走路の幅は 45m を下回ってはならない、という文言を「航空機カテゴリー D、E 及び F が離発着する滑走路の幅は 60m を下回ってはならない」とする。
- ・ 外側の主脚と誘導路末端までの距離について、航空機カテゴリー D、E 及び F において全て「4.5m」を「8m」に変更する、等。

(ATS) Air Traffic Services Committee

- ・ 数字を含む管制用語について、より具体的な表現の提案 (詳細は省略)。
- ・ CPDLC の利用は交信の減少によって他機との位置関係が不明瞭になることから、計器に他機情報を表示する装置を取り入れること、またデータリンクの利用向上においても現行より安全基準全体を更に向上させるものでなくてはならない、という表現の挿入。

(次頁に続く)

- ・ 低温下でのレーダー誘導では高度補正が実施されるべきであるという昨年の提案から更に、そのための安全評価について言及する内容を追加。
- ・ データリンクシステムにおけるセキュリティについて、現時点では ICAO レベルで何も議論されていないことから、幅広い内容での文章提案を実施。
- ・ ADS 使用時における緊急・遭難状態及び不当行為におけるパイロットの操作は出来るだけ簡易であること、そしてそれらの ADS 通信の電波信号は最大状態で通信されるべきである、という表現を追加。
- ・ TCAS RA 発生時において、パイロットから ATC への通報が適切に実施されていないケースが非常に多いことを受けて ICAO 規定の改定が実施されたことに関連して、更なる文言の追加提案、等。

(ATS 関連の Policy は「ICAO Annex」だけでなく、「PANS ATM」や「PANS OPS」も対象となります)

(DG) Dangerous Goods Committee

- ・ 各貨物室において、煙と（熱感知システムや温度傾向表示システムのような）火災を監視する追加装置を配置する、パレットやコンテナ内部で煙や炎を感知する装置を配置する、の 2 文を追加。
- ・ リチウム電池が航空機装備品として配置されている場合、完全消火されるか周辺構造部材にダメージを与えない構造とすること、等。

(HEL) Helicopter Committee

省略

(HUP) Human Performance Committee

- ・ パイロットの被曝量を 12 ヶ月間モニターするシステム義務、また放射線被曝量の測定及びモニター装置の搭載義務は 49,000ft を超える高度で行われるという記述について、「極地帯、亜極地帯では 26,000ft を超える高度」という文言を追加。
- ・ 上記に加え、各フライトの放射線被曝量の記録を運航者が分析・評価判定し、当該乗員がいつでもアクセス出来ること、また長距離フライトにおいて放射線量の急激な増加を検知する警報機能の設置や、ディスプレイの設置環境に関する文言の追加。
- ・ 妊娠中の乗員について、産婦人科医による判定と継続的な観察下での乗務が行われるべき、という記述に「胎児には一般的な上限である 1.0mSv を超える放射線量を被曝させてはならない」旨の文言を追加。

(IND) Industrial Committee

- ・ 航空会社が合併した際のパイロット処遇に関する記述に、「各国 ALPA は、契約社員が直接雇用となるような援助を提供しなければならない」という記述を追加。
- ・ ストライキ対策として他航空会社に対してウェットリースの要請があった場合、要請を受けた航空会社の ALPA が取るべき行動指針について記載内容をより具体的に変更、等。

(これらの Policy は IFALPA Annex ではなく、「Industrial Manual」に記載されます)

(LEG) Legal Committee

無し

(SEC) Security Committee

- ・ 航空機が不当行為を受ける可能性があるという情報を入手した場合、その情報を空港当局や管制機関に通知する、という記述に「機長及び運航会社の主保安担当者もしくは空港長にも通知」を追加。
- ・ 航空機が不当行為を受ける可能性があるという情報を入手した場合、その情報が航空機の運航会社に通知する、という記述に「運航会社及び機長にも通知」を追加。

(A&F) Administration and Finance Committee

- ・ 財務状況はここ数年非常に厳しいため、緊縮予算を敷いている。その結果、2016 年までには黒字化が見通せる状況となっている。
- ・ 今後も厳密な運営を目指す方針とする一方、各委員会の開催回数は現状維持に努める。
- ・ 旧ロンドン本部の建物は所有権を維持し、賃貸物件として継続利用。

(この A&F は IFALPA 全体の運営に関して協議する Committee で、財務関係を中心に議論されています)

(その 3 へ続く)