



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.04.08

No. 32 - 48

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

幹事会

〒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

64th IFALPA Annual Conference, Auckland

C Committee 報告 (AAP, ADO, AGE, DG 委員会)

64th IFALPA Annual Conference in Auckland が 2009 年 3 月 20 日～24 日に行なわれました。Conference の中で各委員会の報告があり、Committee C には日乗連 AAP 委員と AGE 委員が出席しましたので報告します。世界的な経済危機の影響を受け、様々な面で厳しい委員会活動が強いられている中でも、各委員会とも活発な活動が堅持されている様子を強く感じました。

以下、それぞれの委員会について報告します。

<AAP 委員会>

AAP 委員会については、委員長による昨年度の活動報告があり、また Non-punitive Culture (非懲罰文化) への転換の重要性、また ICAO で現在 2018 年から装備義務化が検討されている Cockpit Image Recorder について再度 IFALPA としては反対であるとの Policy の再確認が行なわれ承認されました。また、IFALPA 会議中の 3 月 23 日に発生した FedEX80 便の事故ですが、事故発生後直ちに日本より Auckland の ALPA Japan AAP 委員に情報が伝達され、US ALPA のメンバーに最新の情報を速やかに伝達することができました。残念ながら乗員 2 名が犠牲になってしまいましたが、今回の速やかな情報伝達、協力体制に対し US ALPA 代表より感謝の言葉が全体会議の場で ALPA Japan に述べられました。

<ADO 委員会>

2008 年度の活動報告に加えて以下の内容が報告された。

- 1 : Microwave Landing system に関する IFALPA Policy の変更
- 2 : Noise Abatement procedure について IFALPA Policy の修正
- 3 : Non-precision Approach における Approach Segment に関して IFALPA Policy の語句修正
- 4 : En-route Alternate Airport に関する IFALPA Policy、双発機に限らず全ての航空機修正
- 5 : Runway Condition に関する IFALPA Policy の変更
 - 目的地の Runway Condition をより正確にタイムリーに把握し、その状況に必要な装備を満たした上でフライトを行なうべきであるといった内容が加わった。
- 6 : Flight Deck Closed Circuit TV に関する IFALPA Policy の変更
 - 空港の Spot に取り付けられ主に航務課が Door や搭載状況を見る TV を CCTV という。この TV をコックピットに装備する際に、何をモニターするかについての Policy。この内容にはテクニカルな側面やセキュリティーな側面などがあり複雑である。
- 7 : Engine Out Taxi に関する IFALPA Policy に、状況や気象状況を勘案して安全性を確保した上で行なうといった内容を追加
- 8 : Electric Flight Bag に関する IFALPA Policy に、システムのな内容を追加



<AGE 委員会>

1 : 2008 年度の AGE Committee の総括報告

- ・ AGE Committee で近年注目されているのは、アフリカや中東にかけた地域での活動を活発にする取り組みである。これらの地域にある空港に対しても、安全な空港づくりを目指し取り組んでいかなければならないと考えている。
- ・ 世界的な経済危機は活動にも影響を及ぼし、毎年 2 回の AGE Committee は、今年度は 11 月にラスベガスで行なう 1 回に変更された。

2 : Aiming Point Marking に関する ICAO Policy に、安全性と標準化の為に Note を付け加え、IFALPA Policy として提案した。

- ・ Visual Approach Slope Indicator が設置されている場合は、その接地点と Marking は一致するべきであるという内容に、ILS や MLS(Microwave Landing System)と、その他の Visual Cue は滑走路上の同じ地点に対応しなければならないという Note を付け加えた。

2008 年度の活動報告に加えて以下の内容が報告された。

1 : Microwave Landing system に関する IFALPA Policy の変更

2 : Noise Abatement procedure について IFALPA Policy の修正

3 : Non-precision Approach における Approach Segment に関して IFALPA Policy の語句修正

4 : En-route Alternate Airport に関する IFALPA Policy、双発機に限らず全ての航空機修正

5 : Runway Condition に関する IFALPA Policy の変更

- 目的地の Runway Condition をより正確にタイムリーに把握し、その状況に必要な装備を満たした上でフライトを行なうべきであるといった内容が加わった。

6 : Flight Deck Closed Circuit TV に関する IFALPA Policy の変更

- 空港の Spot に取り付けられ主に航務課が Door や搭載状況を見る TV を CCTV という。この TV をコックピットに装備する際に、何をモニターするかについての Policy。この内容にはテクニカルな側面やセキュリティーな側面などがあり複雑である。

7 : Engine Out Taxi に関する IFALPA Policy に、状況や気象状況を勘案して安全性を確保した上で行なうといった内容を追加

8 : Electric Flight Bag に関する IFALPA Policy に、システムのな内容を追加

<DG 委員会>

2008 年の活動報告にある主な内容

・ リチウムバッテリーについて

- リチウムバッテリーが起因する携帯用電子機器火災への対応は、実験結果により冷却効果が重要であることが判明した。すでに Safety Bulletin や Red Book により周知されいくつかの航空会社では乗員への周知がなされている。

・ 化学製品を運搬する際のシリンダーについて

- Ethyl Chloride（塩化エチル：可燃性ガス、毒性ガス、過熱による爆発の可能性あり）がドバイの空港倉庫で保管中に爆発した事故があった。このシリンダーには大部分の塩化

エチルガス以外にほんのわずかの他のガスが含まれていたため、荷主は単に可燃性ガス類として分類した。そのため、塩化エチルがその時使用されたアルミニウムのシリンダーでは、輸送禁止であることに気がつかなかった。結果としてほぼ 100%の塩化エチルとアルミニウムが反応し金属劣化が起これば内部のオーバープレッシャーに耐えられず爆発に至ったと考えられる。飛行中に起これば機体を破壊する規模であったかもしれない。これに対応すべく、規則の緊急改定補足が行われ塩化エチルがどんな量であってもアルミニウムのシリンダーを使わないよう指示された。混合物に一般名を附す方法は一般的であるが、正しく運用する為の方法が国連危険物委員会の中で議論され始めた。一方、シリンダーの構造について、プレッシャーリリーフバルブを装着するかについては、国により規定が違ふ。爆発を防ぐために早期に可燃性ガスが貨物室に排出された場合の火災に対する防火規定もしたがって国により異なる IFALPA は、爆発による危険性の方が、早期のガス漏れより深刻であると考えている。

・ Limited Quantity Provisions(少量危険物輸送規定)

→ 少量危険物輸送規定は航空輸送・陸上輸送とも少量の危険物が輸送される場合、緩和された基準が適用される。航空輸送では、緩和される部分は、国連規定の容器を使用しないでもよいということに限られており、その他のラベルやマーキング、危険物申告書や NOTOC については、正規の規定通り適用されている。これに対して、同じ輸送物でも地上輸送では、ラベルなどを含みどの規定も適用されていない。この矛盾により、航空での輸送物が地上輸送に持ち込まれる際、危険物ラベルが存在することで輸送を拒否されることや、反対に地上輸送から航空輸送に持ち込まれた危険物が、危険物ラベル、マーキング、危険物申告書や NOTOC なしに航空輸送されてしまう状況が発生する。この矛盾を改善する為に、新しい基準では、新しいラベルが採用され、地上専用は黒枠のダイヤモンド型で中央は空白であるが、航空地上兼用は少量危険物を表示する Y の文字が書かれる。もちろん航空では、危険物ラベリング、マーキング、危険物申告書や NOTOC については、正規の規定通り適用されている。

危険物輸送に関する IFALPA Policy の変更

→ 航空輸送を禁止されている物質も、現実的に微量であれば輸送可能で、更にその全量についても制限がない事に関して、IFALPA としてはどんなに微量だとしても輸送禁止である物質は航空輸送しないと強調した内容に変更した。背景としては、物質によっては微量でも一度火災に発展すると航空機の消火能力を超える場合もあり得るからである。

日乗連は今後も国際活動に積極的に参加し、様々な国との情報交換を行ない、国内に広く発信していきたいと思ひます。

以上