



IFALPA AAP Committee Meeting

in Tokyo その①

2017年9月13~15日の3日間、東京のグランドハイアットホテルにて IFALPA AAP Committee Meeting (事故解析委員会) が開催されました。参加総数は82名で、IFALPAの専門委員会として IFALPA 史上最大規模となりました。内訳は、AAP 委員が27ヶ国59名、IFALPA 本部役員が8名、来賓として運輸安全委員会 (JTSB) 委員長、NPO 法人航空鉄道安全推進機構委員、事故調ネット幹事、航空機メーカーからオブザーバーとして Airbus、Boeing、ATR、Embraer、その他国内組織から航空安全推進連絡会議、ALPA Japan 専門委員会の AAP 委員会、LEG (法廷対策) 委員会、HUP (Human Performance) 委員会、IFALPA Director その他から15名が参加しました。参加国は欧米、アジア諸国に加え、南米、中東、アフリカ等多岐に渡りました (資料参照)。



<Opening>

IFALPA AAP chairman の Ariel Shocron 氏の開会の挨拶に続き、Host Association を代表し、ALPA Japan President の館野議長による歓迎挨拶が行われました。

続いて来賓として、「運輸安全委員会（JTSB）」中橋和博委員長、「NPO 法人航空鉄道安全推進機構」幹事垣本由紀子氏、「事故調ネット」幹事河村真紀子氏による来賓挨拶を頂戴しました（資料参照）。今回、運輸安全委員会委員長が IFALPA AAP で挨拶をされる事は、2017年7月に開催された ALPA Japan（日乗連）主催の安全講座に、運輸安全委員会調査官が講師として参加された事に続き画期的な事です。また、NPO 法人航空鉄道安全推進機構の垣本氏は元事故調査委員会委員として活躍され、事故調ネットの河村氏は市民レベルでの安全問題を長らく取り組んでいます。今回の Committee では、ALPA Japan AAP 委員会が、航空分野に留まる事なく、広く社会に根差して活動をしている事を世界に伝える事が出来ました。



<会議概要>

会議では、各国で発生した事故異常運航事例、安全への取り組み全般について話し合われました。今回は日本が関係する部分を中心に紹介します。

<FLIRECSWG>

ICAO ANC committee において State letter17/01(Annex6)が発行され、AIR (Airborne Image Recorder : 操縦室内部の画像を記録するシステム) が 2023 年 1 月 1 日から搭載義務化されると事に対して、IFALPA の立場 (CVR : 音声記録装置/の data 保護が充分行われていない現状を鑑み同意できない) を表わす Position Paper を提出したことが報告されました。

<Recovery of Flight recorder Data>

Flight data の回収について以下の 2 つの方式が紹介されました。

1) Streaming 方式

常時上空から Flight data を Downlink します。End user によって悪用の危険性が有り、IFALPA としては Security 上の理由により受け入れ難いとしています。

2) Deployable (放出型)

機体前方と後方に装備します。ELT (救難無線ロケーター) を装備し、水上では浮揚する設計となっています。

<ANA 振り返り動画>

昨年から全日空系列で導入されている Flight Animation Systems (いわゆる振り返り動画 : フライト終了後、自己研鑽の為に QAR データを用いて動画を閲覧するシステム) の概要について、ALPA Japan 須藤委員がプレゼンテーションを行い、続いて ALPA Japan 馬場 LEG 委員長が補足説明を行いました。この中で ALPA Japan として、以下の見解を発表しました。

1. **“Flight Animation System” must not be used for the purposes of training assessment or check evaluation, organizational competency management, employee performance evaluation, personnel administration, or reprimands.**
2. **When “Flight Animation System” is being used for self-improvements, the said data must not be viewed by anybody other than the pilot who has conducted the flight. In order to view the said data, permission from PIC of the flight must be obtained.**

3. The administration and management of “Flight Animation System” must be carried out under strict rules to prevent situations in violation of the above matters. Moreover, animation data management should be restricted to a department specialized in handling of safety management.

4. With regards to the above matters, “Flight Animation System” may be utilized to the extent agreed by a company and its union.



これらに対して IFALPA AAP chairman は、「Flight Animation Systems の data 使用は、会社と組合の中で合意されている FDM 協定の範囲内で行われるべきである。SEPLA (Spanish ALPA) でも自己研鑽の為に Crew の要求に応じて data は提供されるが、その所有権はあくまで Union である」と述べました。また ALPA Japan 松本 IF (IFALPA Director) は、「Flight data は一旦 CEFA 社 (data 解析会社) に送られ、そこで動画処理が行われたうえで Feedback されるシステムであり、その過程における data 所有権、保護が問題である」と説明しました。そして IFALPA Senior Technical officer から本件に関する考え方は、ICAO Annex 19.Appendix 3 に述べられている旨アドバイスがありました。

<Asiana A320 (Flight OZ 162), Hiroshima, 14 Apr 2015>
2015 年 4 月 14 日に広島空港で発生した、アジアナ航空機の滑走路逸脱事故に関する報告書が、2016 年 11 月 24 日に公表されました。その事故内容と、当時 ALPA Japan が行った乗員保護の状況に関する報告を行いました。



その 2 に続く…