

IFALPA Security Committee Meeting in Dubai 出席報告

1. 概要

2022年11月15日～17日の計2日間、IFALPA SEC COMM MTG (Security Committee Meeting) が UAE (アラブ首長国連邦) のドバイで開催され、約20ヶ国からのIFALPA役員を含め、IFALPAメンバー、各団体から、総勢26名が出席し、ALPA JapanからはSecurity委員長が出席しました。

航空保安に関する各国の状況と情報共有を行う他、IFALPAとしてSecurityに関する方針について、次項に示すようにドローンへの対応、紛争地域での飛行、機内での飲酒、他国での乗員拘束、密航者問題など、多岐に渡り、航空保安に関するICAOの動向報告、それに伴うIFALPAの方針の確認などについて、議論を行いました。

各国IFALPAメンバーからも報告事項があり、ALPA Japanからは、北朝鮮によるミサイル発射や保安検査の法制化、政府による危害行為防止基本方針の策定、ロシアによるウクライナ侵攻の影響、中国による台湾周辺空域の閉鎖などを報告しました。

2. 空港周辺におけるドローン飛行による影響と対応

ドローンの飛行によって空港閉鎖などに影響が及んでいることが、多くの国から報告されています。例えば、パリ周辺では、大小さまざまな機体のドローンが、一日あたり8,000機ほど飛んでいると推測され、空港周辺で飛行している旨の報告もありました。許可なく飛行できるドローンの重量制限と共に空域制限を設けるなど、対策を講じている国もありますが、制限を設けていない国も少なくないのが現状です。こうした中、イスラエルALPAからの報告で、イスラエルのスタートアップ企業が空港周辺を飛行するドローンを検知し無効化するシステムの導入、ドローン自体をハッキングし、乗っ取ってしまう技術を開発していることも紹介されました。

また、ドローンパイロットとの関係を構築することで、民間航空パイロットと相互理解を促進し、安全向上に繋げようとする動きが欧州で広がっており、報告ではノルウェー、イギリス、アイルランド、スペインにおいて各ALPAにドローンパイロットを招き入れているそうです。

ドローンに関する現状の規制では、安全性の点で不十分であるという結論となり、IFALPAから空港周辺におけるドローンの飛行に関するPosition Paperを作成することになりました。

3. 紛争地域での飛行と Safer Skies Consultative Committee

世界の民間航空機が飛行するうえで安全確保は必須ですが、ウクライナ周辺、アフリカ・中東の一部地域では紛争地域とされる地域での飛行を余儀なくされている定期便があり、安全確保が課題となっています。こうした紛争地域における飛行に際して、ICAOでは運航者に対して適切なリスク評価を実施することを求めています。IFALPAは次の点が課題であると考えています。

1. 国当局間並びに国当局と運航者との間での情報共有に不足があること
2. 国当局間、また運航者間で得られる情報に格差があって適切なリスク評価が実施出来ないこと

ロシアがウクライナを侵攻した際の対応について、各国当局、運航者、グループ内会社それぞれに対応の相違があったという報告がありました。飛行禁止の NOTAM を即日発出した国当局が多くなかったこと(約 10~20 ヶ国)や、クルーが乗務を拒否した結果として欠航となった事例、同じ航空事業グループであるルフトハンザ航空、オーストリア航空で対応が異なったという事例もあったようです。他国の空域を飛行禁止とする場合、政治・経済の面で制約があると共に、国当局が運航者に対して運航する権利を奪うことができないという法的な側面もあります。

2020 年 1 月、ウクライナ航空の飛行機がイランの空港を離陸直後にイラン軍によって誤爆され墜落した事故を契機に、カナダ政府が中心となり、SSCC(Safer Skies Consultative Committee)が設立されました。この組織には IFALPA や IATA、ITATCA を含む約 20 ヶ国が加盟しており、紛争地域周辺を安全に飛行するための情報提供を行なっています。今会議で、情報収集の方法、リスク評価方法などについて紹介がありました。ICAO もこの取り組みをサポートしており、今後はリスク評価方法の手順書改訂などを目指していく予定です(SSCC の詳細は[こちら](#)を参照)。

4. 旅客の飲酒と迷惑行為

以前から飲酒と機内での迷惑行為の関連性について、SEC COMM MTG では議論が行われてきました。コロナ禍で Unruly Passenger の報告件数が増加していることもあり、「飲酒した旅客の搭乗制限や、機内での飲酒量を制限すること」等が議題に上がり、飲酒旅客の搭乗(Intoxicated Passenger on Board)に関する IFALPA Position Paper の発行を進めることが確認されました。

2017 年の IATA による集計では、機内迷惑行為のうち約 27%はアルコール等を起因としたものであり、オンラインチェックインの普及などで、空港に到着してから搭乗までの間に、空港職員らと接触する機会が減少したことから、搭乗旅客を確認するチェックポイントが少なくなった事も保安上の課題として挙げられました。

5. 密航者と空港のセキュリティ問題

アルジェリア ALPA の報告によりますと、アフリカ地域やヨーロッパでは、脚格納部などに隠れて密航を試みる事例が多数発生しています。このような事例と合わせ、空港におけるセキュリティ問題について議論が行われました。密航対策として、出発前に警察が機体を点検するケースや、離陸待機中の密航者侵入防止のため、離陸まで停止をしないといった対策を行っている航空会社もあり、イスラエルの航空会社では機体に不審者が近づかないよう、寄港地によっては、パイロットが給油を行うように定めているといった事例も紹介されました。一部の国では賄賂や汚職が保安上の問題となっています。

コロナ禍で多くの職員が離職し、2022 年以降の回復期における人員不足が保安上の課題となっており、保安情報を管理している人員の解雇問題や、労働環境が原因で復職者が少ないこと、人員削減で物理的に監視の目が減っていることが挙げられました。就業希望者が少ないため、保安検査員の給料が空港内でも最も高くなった国もある、との報告もありました。

6. Jeppessen 社へのサイバー攻撃

ICAO は ICAO CYSECP(Cyber Security Panel)を設立し、2022 年 5 月に IFALPA も参画して第一回会議が開催されたと報告がありました。これは、航空業界に対するサイバー攻撃が頻発していることを受けたもので、ICAO として非常に深刻な問題と捉えている証しです。直近に発生したサイバー攻

撃の一例として、国内外で数多くの航空会社に運航情報を提供する Jeppessen 社がランサムウェアによるサイバー攻撃に遭い、パイロットが運航に利用しているソフトウェア「Jeppessen FD Pro」に不具合が発生したことが紹介されました。Jeppessen 社はサイバー対策を適切に施していたことから早期に復旧出来ましたが、サイバー攻撃による影響の大きさを重要視して IFALPA としても取り組みを強化する方向で議論がまとまりました。

7. パスポートを見せずに渡航！？

技術革新による一例として、本人確認顔認証を用いた搭乗手続きと出入国管理が行われている実態について紹介がありました。現在、エティハド航空の アブダビ ~ ニューヨーク (JFK) 路線の搭乗者を対象に、試行運用しているとのこと。事前登録と認証を済ませておくことで、両空港における搭乗手続き、及び出入国手続きにおけるパスポートと搭乗券の提示が不要になります。この試行運用は 2023 年以降、更なる対象の拡大が予定されています。

8. Single Pilot Operation の課題について

パイロットを減じた運航(Extended Minimum Crew Operations¹ / Single Pilot Operation²)について、ICAO 総会で議論された内容が紹介されました。航空機メーカーが、経済的合理性の観点で開発に関する主導的役割を果たしており、IFALPA ではコスタリカと共同で意見書を ICAO に提出し、その中で保安ならびに安全性の観点から懸念を表明しています。理由としては、「民間航空機の運航において、機内で発生する様々な事象に対処する為の対策は 2 名でのオペレーションを前提としていること」、「航空の歴史において、インキャパシテーションやハイジャック、機材トラブルへの対応など、パイロット 1 名だけでは対処が困難であったと考えられる事象が数多くあった」ことなどを挙げています(意見書については[こちら](#)を参照)。

ICAO 総会の議論では、「予算との兼ね合いからこれを積極的に推進する状況では無さそう」との報告が参加者からありましたが、今後も注意深く見守っていく必要があります。

9. Just Security Culture から Positive Security Culture への変更

数年前に ICAO では安全文化を示す用語として、「Just Safety Culture」→「Positive Safety Culture」に変更しましたが、保安文化(Security Culture)を示す用語は依然として「Just Security」を使用しています。これについて、保安文化の用語として「Positive Security Culture」へ変更を提議することを IFALPA が実施することについて議論を行いました。

10. 保安分野における報告制度

安全文化同様、保安分野における報告制度(Aviation Security Incident Reporting)の導入に向けて ICAO で議論が進んでいることが紹介されました。現在、具体的な手順書の作成等が行われているようです。今後、航空保安上の問題が発生或いは懸念があると感じた場合、保安分野に特化した報告制度が確立される可能性があるようです。

¹ Extended Minimum Crew Operations(eMCO、拡張最小乗員数運航)

² Single Pilot Operations(SiPO、シングルパイロット運航)

いずれも欧州連合(EU)を中心に使用されている用語。この他、IFALPA では Reduced Crew Operation(RCO)という用語も使用している。

11. 最後に

SEC COMM MTG の ALPA Japan が報告した中で、日本で危害行為防止基本方針が策定された事を紹介しましたが、質疑応答で「ALPA Japan はその原案に対して意見表明する機会があったのか」との質問がありました。ALPA Japan は所謂パブリックコメントを通じて意見を表明しましたが、パブリックコメントによって原案が変更されることはほとんどありません。しかし、保安問題や方針を決める会議体に、ALPA のようなパイロット団体が参画している国もあり、関連する当事者間が積極的に議論することで良い内容にしていこうという風潮がある事だと推測されます。総じてアジアの国々は(全てではないものの)規制機関との関係構築が未成熟である国が多く、ヨーロッパでは、ステークホルダーによる合意形成が基本となっていると感じています。今後、日本でもパイロット団体が関連機関と連携できるような関係性の構築ができるよう取り組んでいきたいと思えます。

今回の SEC COMM MTG 出席はコロナ禍もあり、4年ぶりとなりましたが、多くの出席者に久しぶり！と温かく迎え入れてもらいました。Security Committee で取り扱う内容は秘匿性の高いものばかりであるということから、オンライン MTG は実施しない方針を取っています。その意味でも実出席して保安に関する世界の動向をアップデートして皆さまにご紹介することが出来たのは、非常に有意義なものだったと言えるでしょう。

次回の会議は 2023 年 10 月にフィンランドのヘルシンキで開催予定です。



〈ドバイマリーナでの夕食会〉

以上