

2023年モントリオールIFALPA 総会出席報告

1. はじめに

第77回IFALPA総会が2023年5月3日～7日までの計4日間、モントリオールにて開催されました。総会の初日はICAO本部の大会議場にて催され、



<Sydney Dekker氏>

ゲストスピーカーとICAO理事会議長のサルバトーレ・シャキターノ氏やJust Cultureの著者であるSydney Dekker氏(写真左)が招かれました。



世界50各国以上から総勢400名の参加があり、ALPA Japanからは議長を含む4名が参加しました。



< ICAO 本会議場 >

2. GPS (Global Pilots Symposium)

< Reduced Crew Operation(RCO) >

今回のGPSにおける最も大きなトピックはRCOでした。現状における、商業主導によるRCOの取り組みを立ち止まらせる為の様々な取り組みの発表がありました。IFALPA、ALPA、ECA、ASAP、OCCC、SkyTeam共同による「Your Safety Starts with 2」キャンペーンの柱としてこのニュースでは、以下2件の「IFALPA 発 Public Talking Points」を紹介いたします。(和訳参考)



<GPS RCO プレゼン風景>

< 安全は乗員二名から始まる “ Your Safety Starts with two ” >

- フライトデッキからパイロットを排除することは、安全性を賭けに晒すことである。世界中のパイロットが団結して、この取り組みを踏みとどまらせようとしている。
(Removing pilots from the flight deck is gambling with safety. Pilots around the globe are unified to stop this effort.)
- 安全よりも利益が優先されている
(Profits are being put before safety.)
- 技術はパイロットの代わりにはならない
(Technology is no substitute for pilots.)
- 副操縦士は完全な資格と免許を持ったパイロットである。バックアップ要員ではない。
(The First Officer is a fully qualified and licensed pilot. They are not a back-up plan.)
- メーカー、航空会社、規制当局は、現在存在しない潜在的な安全リスクを作り出している。
(Manufacturers, airlines and regulators are creating potential safety risks that do not exist today.)
- これは純粋に商業主導の取り組みである。
(It is purely a commercial driven initiative.)
- フライトデッキにパイロットが二人いることは、安全なフライトに不可欠である。それ以下は、最も高度な技術をもってしても考えられない。
(Having two pilots on the flight deck is essential to a safe flight. Anything less is unthinkable even with the most sophisticated technology.)
- 手順から操作に至るまで、フライトのあらゆる側面は、二人のパイロットを想定して設計されている。一人のパイロットを外すと、システム全体が完全に狂ってしまう。
(Every aspect of a flight, from procedures to operations, is designed for two pilots. Removing one pilot completely upends the entire system.)
- パイロットは、航空機を操縦するだけでなく、医療上の緊急事態や機内保安上の脅威など、複雑な業務に対処する。
(Pilots cope with complex operations beyond flying the aircraft—such as passengers with medical emergencies to inflight security threats.)
- オートメーションとテクノロジーは失敗もするし、これからも失敗する。
(Automation and technology does and will fail. It is not and never will be infallible.)
- この取り組みは、既存または将来の安全上の問題を解決するものではない。
(This initiative does not solve an existing or future safety problem.)
- 実際、RCO 構想は、世界で最も安全な輸送システムに容認できないリスクを持ち込むことになる。
(In fact, the RCO concept would introduce an unacceptable risk into the safest transportation system in the world.)

< Working paper 323 Talking Points : 2022年8月IFALPA ICAO session 41th >

- eMCO/SIPO は、規制当局や政府だけでなく、業界のあらゆるレベルで、すべての利害関係者が関与する徹底的なリスクアセスメントが結論づけられ、これらの取り組みが現在の安全レベルを明らかに向上させることが証明された場合にのみ、実施することができる。これは、認識されている経済的利益や証明されていない経済的利益ではなく、会話を推進するものでなければならない。

(eMCO/SIPO can only be implemented if a thorough risk assessment involving all stakeholders is concluded at all levels of industry, as well as regulators, governments etc. and these initiatives are proven to clearly increase the current level of safety. This must drive the conversation not perceived and unproven economic benefits.)

- ICAO は現在、必要とされる徹底的な分析を行うための資源を有していない。予算は非常に逼迫している。この取り組みは、事実上すべての ICAO 附属書のある程度改正する必要がある。シカゴ条約自体も含め、すべての条約が影響を受ける。

(ICAO is currently not resourced to do the thorough analysis required. Budgets are under extreme pressure. This initiative would require virtually all of the ICAO annexes to be amended to one degree or another. They are all impacted including the Chicago Convention itself.)

- ICAO、各国、運航会社、およびすべての利害関係者は、積極的な安全文化の欠如、適切な疲労管理、および世界各地での訓練の一貫性の欠如に重大な問題があることを知っている。これらの問題は、eMCO および SIPO を検討する際に公平な土俵となるため、最初に解決されなければならない。積極的な安全文化/疲労管理などが欠如している地域や運航会社で、eMCO/SIPO のような運航の根本的な変更を導入することは、まったく容認できない。リスクを増幅させても安全レベルは向上しない。

(ICAO, States, Operators and all stakeholders know there is a significant issue with lack of positive safety culture, proper fatigue management, and lack of consistency with training around the world. These issues must be addressed first as they will provide a level playing field when it comes time to consider eMCO and SIPO. It is totally unacceptable to introduce fundamental change to flight operations such as eMCO/SIPO in a region or at an operator where there is a lack of positive safety culture/fatigue management etc. Compounding risk does not increase the level of safety.)

- eMCO/SIPO はどのような安全上の問題を解決するのか？eMCO/SIPO はどのような安全/セキュリティ問題をもたらす可能性があるか？

(What safety problem is eMCO/SIPO solving? What safety/security problem is it potentially introducing?)

- 現時点では、eMCO や SIPO をサポートするビジネスケースは実証されていない。サポートとは全く逆である。

(There is no demonstrated business case to support eMCO or SiPO at this time. Quite the contrary.)

参照 <<https://safetystartswith2.com/>>



3. IFALPA Committee 紹介

IFALPA の活動において、自分が所属する委員会 (Committee) のことには知識・関心がありますが、他の委員会が何をしているか、誰が所属しているのかが見えづらいという難点があります。そこで各委員会を紹介をする時間が設けられました。



AAP 委員会、LEG 委員会、HUPER 委員会等、ALPA Japan としても馴染みのある委員会をはじめ、ALPA Japan には無い Helicopter (HEL) Committee や Safety Management Working Group 等の各 Working Group (WG) のブースも設けられました。

各 Committee や WG の Chairperson、メンバーが各ブースに配置され、参加者は会場に設置されたブースを自由に回り、直接の対話ことができました。特にアフリカや南アメリカからの各 Committee に人を派遣する余裕のない国からの参加者にとって、このような交流の場は貴重であり、多くの質問や意見交換が行われました。

APLA Japan としても通常、2 日間ヨーロッパで行われる事が多い WG への参加は安易ではないため、Positive Safety Culture Course を主催する Safety Management Working Group との交流を今回で深める事ができ、有意義な時間となりました。

4. 選挙

総会最終日には、IFALPA 役員、専門委員会委員長の改選が行われました。

【 ELECTION OF EXECUTIVE COMMITTEE OFFICERS 】

President - Amornvaj Mansumitchai (Thailand)

Deputy President - Juan Carlos Lozano (Spain)

Executive Vice-President Administration, Membership, & Finance - Ron Hay (United States)

【 ELECTION OF EXECUTIVE VICE-PRESIDENTS (REGION) 】

Executive Vice-President Asia & Pacific - Jaffar Hassan (Singapore)

Executive Vice-President South America - Daniel Bianco (Argentina)

【 ELECTION OF REGIONAL VICE-PRESIDENTS 】

Africa South - Carl Bollweg (South Africa)

Africa West - Jules Joseph Faye (Senegal)

Asia East - Nickolas Lagouros (Singapore)

Caribbean East - Chris Witt (Cayman Islands)

Middle East -East - Rola Hoteit (Lebanon)

South America – South – Marcelo Ceriotti (Brazil)

NAT – Kathi Hurst (United States)

NOP – Max Matsumoto (Japan)

【 ELECTION OF STANDING COMMITTEE CHAIRPERSONS 】

Aircraft Design & Operation (ADO) – Nikolaus Braun (Germany)

Aerodrome & Ground Environment (AGE) – Jeffrey Sedin (United States)

Helicopter (HEL) – Matthew Nielsen (Australia)

Human Performance (HUPER) – Tanja Harter (Germany)

Security (SEC) – Jeroen Kruse (Netherlands)

5. 最後に

近年、デジタル化が進み WEB 会議も頻繁に行われるようになりましたが、対面での交流の重要性は変わりません。会議には課題とならない些細なことや、各国の様子など、対面でのロビー活動が各 ALPA 間の連携をスムーズにしている事が実感されます。今回の Conference 参加でも多くの ALPA の人々との連携をさらに深化させる事ができました。今後もこのような交流を続け、活動を強固にしていきたいと考えます。

以 上