

IFALPA AAP Committee Meeting in Tel Aviv 出席報告

1.概要

2022年10月19～21日の3日間、イスラエルのテルアビブにて IFALPA AAP (Accident Analysis and Prevention) Committee Meeting が開催されました。

世界的に広がった新型コロナウイルス感染症の影響を受け、同委員会では秘匿性の高い事故、インシデントなどの話を取り扱うため、2020年はWEB開催を設けず、中止となりました。2021年は参加可能国のみ、イスタンブールで開催されました。

2019年に、シンガポールで行われた対面式での会議を最後に、制限なしで行われた会議は今回が初めてとなり、各国AAP委員19名、ボーイング、エアバス、エンブラエルから各1名を含むオブザーバー1名、IFALPAから6名と総勢29名の参加となり、ALPA Japanからは、AAP委員長の中村が出席しました。

※以下、IFALPA AAP (Accident Analysis and Prevention) Committee Meeting = IFALPA AAP COMM と表記します。



2.会議内容

【イスラエル主任事故調査官挨拶】

来賓としてイスラエル運輸省から主席事故調査官が挨拶をしました。イスラエルの概要を説明する中で、運輸省内の事故調査機関の組織説明やイスラエルでの事故調査について話されました。国の面積の割には旅客機、使用事業機、軍用機が数多く飛び、軍用の空域や紛争地域もあり、かなり複雑な空域となっている旨説明がありました。また、イスラエル特有の懸念すべき問題点として、サイバー攻撃やGPSジャミング(GPS電波の妨害行為)等があるそうです。

【 Hot Topics 】

これまで Hot Topics としては、「Recorders」「Data Protection」「FDA - Flight Data Analysis」の3つを取り扱ってきましたが、今回から「eMCO - extended Minimum Crew Operations」が追加され、取り扱うこととなりました。

世界的にパイロット不足が予想される中、キャセイパシフィックとエアバスが協力し、2025年を目標に、運航中、コックピット内に運航乗務員1名でのオペレーションが可能となる取り

組みを始めています。会議に参加したエアバスのオブザーバーからは、課題が多くもっと時間はかかるだろうとの話がされました。

IFALPA AAP COMM としては eMCO には否定的な立場をとっています。そのため、まずは過去の事象から eMCO のコンセプトでは、事故やインシデントにつながる可能性のあった事象や eMCO で問題となりそうな事について調べる所から始めることとなりました。

3. 事故調査／経過報告

全ては記述しませんが、取り扱った事象としては IFALPA AAP COMM MTG 内で 15 件、エアバスから 2 件、ボーイングから 5 件、エンブラエルから 1 件でした。ATR からも 4 件報告がある予定でしたが、急遽、不参加となり、2023 年に持ち越しとなりました。

また、[2019 年の IFALPA AAP COMM MTG](#) で報告された 2017 年にアラビア海上空で起きたエミレーツ A380 と Challenger 604 との Wake Turbulence 事故をきっかけに IFALPA と UAE (アラブ首長国連邦) の General Civil Aviation Authority (AAIS) と事故調査に関する知見を共有する覚書が結ばれた事が報告されました。この事故は FL340 を飛ぶ A380 の 1,000ft 下を通過した Challenger 604 が SEV Turbulence に遭遇し、Both Engine flame out、ロール方向に一時的に操縦不能になり約 10,000 ft 失高しながらも何とか Engine restart をして緊急着陸した事象になります。

※参考:日乗連ニュース「IFALPA AAP COMM MTG in Singapore 出席報告」: <https://alpajapan.org/cms/2023/06/wp-content/uploads/ALPAJAPANNEWS43-24.pdf>

4. Breakout Sessions

2 日目の午前中は Breakout Session が設けられました。参加者は 3 つのグループに分かれそれぞれのグループの中で担当する事案について話し合わせ、Accredited Accident Investigator (※AAI) 資格保持者を事故調査に参加させる旨の考えを取り扱う Group III に参加しましたので、内容をご紹介します。

Group I : Wrong QNH

- Position Paper として発行予定
- 管制の Minimum Safe Altitude Warning – MSAW の管制側の使用方法や復興手順などを定めるべき
- アプローチ前に QNH のクロスチェックを 2 つ以上のソースで行う事を推奨

Group II : IFALPA Accident Investigation Handbook の更新

- チャプター構成を変更し、各チャプターに跨った情報を一つに再編成

Group III : Accident Investigation への AAI (Accredited Accident Investigator) 資格者の参加

- Briefing Leaflet 案の作成
- 各国 ALPA と航空局との覚書のテンプレートは有効である

IFALPA, UAE AAIS, AusALPA(豪州 ALPA)、オーストラリア AIB との覚書の良い参考例

➤ 日本としてもこのような取り組みを海外で行っている事がわかる発行物があると関係各所に説明もしやすい

日本では事故調査は運輸安全委員会の担当であり、事故調査において事故・インシデントとなった事象の乗員の同僚等と一緒に事故調査は行われていません。しかし、アメリカでは、パーティー制度というものがあり、事象の当該乗員に近い乗員が、事故調査にアドバイザーとして係ることにより、事故調査の中でより深い考察が行えるようにしています。これは実際に、当該乗員や会社の風土等を知っているからこそ持てる視点を取り入れたいためです。

世界的にみても、まだこのような制度を導入している国は少なく、しかし有効である事が分かっています。日乗連 AAP 委員会でも 43 期より「AAP 委員会活動方針」の中に「運輸安全委員会事故調査への参加」を盛り込んでいます。方針の中にもある「公正で科学的な事故調査の実現」に向けては必要不可欠なものとなります。作成する Briefing Leaflet や覚書のテンプレートの文章に関しても、日本での文化的背景や認識の中でも理解できるよう幾つか分かりやすい文言に変えてもらうよう意見しました。

5 Positive Safety Culture courseの設定について

「Just Culture」と呼ばれていましたが、Just という表現に各国の文化や訳に認識の差が起きることから「Positive Safety Culture」と表現するようになりました。

IFALPA にて「Positive Safety Culture」についての 2 日間の講義コースが設定されました。

コースの対象者は「パイロット」、「航空局」、「会社」となっており、パイロットだけに制限していない所がポイントとなります。これにより三者共通の「Positive Safety Culture」の概念を持つこととなり、それぞれの立場で行うべき事を行うような取り組みになります。IFALPA としてはこの取り組みはパイロットの立場だからこそできる事であり、航空局や会社が行うとそれぞれの思惑が出てしまい、「Positive Safety Culture」としての理念に基づくものにならないという認識をしています。

日本でも「Positive Safety Culture」の構築は急務であり、安全文化向上に非常に役立つコースである事から三者が参加できるよう準備を進めます。

6. 日本における客室内事故の増加と当該パイロットの扱いに関して

2022 年は、日本では航空機事故が 8 件発生しました。その全てが客室内での乗客・客室乗務員の負傷により事故認定されたものであり、うち 2 件は事象発生から時間が経過してからの通報にも関わらず事故認定となっています。

日本では一度、事故やインシデント認定されると、当該乗員がその後の現場復帰までに非常に時間がかかる事が多く、世界各国での対応についての情報を取得したい旨、提言しました。

その結果、各国が非常に興味を示し、サーベイを行わせて頂くことになりました。既に 17 の回答を頂戴しており、今後、日乗連 AAP 委員会の活動に活かす予定です。また、結果については各国が興味を示す内容であることから、次回 2023 年開催の IFALPA AAP COMM にて発表することになりました。

7. 最後に

2019 年以来、IFALPA AAP COMM としては、各国制限無しでの集まりとなりましたが、まだ新型コロナウイルスの影響から回復していない国も多く、通常よりも参加者が少なかった事が非常に残念でした。

ALPA Japan としては 3 年ぶりの参加となり、世界的な動きに関する情報や、サーベイを実施する事ができ、実りあるものとなりました。同委員会では秘匿性のある話題もあり情報漏れを防ぐためにも WEB 開催は行っていないですが、実際に対面にて、お互いの顔を知って話しているからこそ、各国の組合員にトラブルが発生した際、快く依頼、対応ができる事を再認識いたしました。

今後も、IFALPA を通じ、各国 ALPA と連携を取りながら日本の空の安全の向上を目指します。

以上