

IFALPA AAP COMM MTG in Peru 出席報告

1. 概要

2024年11月10日から12日にかけて、ペルーのリマで IFALPA AAP (Accident Analysis and Prevention : 事故分析と予防) Committee Meeting が開催されました。今回は航空機メーカー (Airbus、ATR)、国際民間航空機関 (ICAO)、国際航空運送協会 (IATA) の各オブザーバーを含む IFALPA 加盟 17 ヶ国、総勢 50 名以上が参加し、ALPA Japan からは AAP 委員長と AAP テクニカルアドバイザーの 2 名が出席しました。



AAP Safety Day 集合写真

2. EXTERNAL REPRESENTATION の共有

ICAO Accident Investigation Panel (AIGP-9)、ICAO GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN STUDY GROUP (GASP SG-14)、ICAO Cabin Safety Group (ICSG-25)、ICAO Occurrence Validation Study Group (OVSG)、ICAO Air Navigation Commission (ANC-14)、IATA Interactive Safety Report (IATA ACTF) の共有がなされました。また、ICAO Cabin Safety Group (ICSG-25) に関連して、JL516 便の事故に対する ALPA Japan の対応について AAP Committee メンバーに共有を行いました。AAP Committee よりこの情報と非常に徹底した説明に対して感謝しているとコメントをいただきました。ALPA Japan AAP 委員会と IFALPA AAP Committee との間で、JL516 便の事故を今後の継続議題に加え、調査の最新情報を継続的に共有していくことで合意しました。

3. 主な事故に関する Presentation

< 離陸時に消防車と衝突 LATAM Chile LA2213 Airbus A320-200N (2022年11月18日) >

LATAM Chile LA2213 はペルーの Lima 空港 RWY16 から離陸滑走中、複数の消防車が航空機の前を横切り、乗務員は離陸を中止したものの、消防車と衝突しました。当該機は右主脚が折れ、滑走路の右端に向かって右に逸れ、滑走路から約 2,500 メートル (8,300 フィート) 離れたところで滑走路から外れて停止しました。右側エンジンの周囲で



火災が発生しましたが、乗員全員が機内から避難することができました。

最終事故調査報告書は 2023 年 10 月に発表され、2025 年の IFALPA AAP Committee では結論と安全に関する推奨事項を検討することを予定しています。

本件は警察によって「交通事故」とみなされたことが原因で、当初両パイロットは逮捕されましたが、その後 SIPLAP (LATAM 航空乗員組合) と IFALPA の介入により釈放されました。

4. その他の議題

<オーストリアの裁判案件 - オーストリア航空 A320、雹の衝突(2024 年 6 月 9 日)>



2024 年 6 月 9 日に発生したオーストリア航空 OS434 便(機材:A320、登録番号 OE-LBM)が飛行中に雹と衝突した事象のその後の経過について、ACA (Austrian Cockpit Association) の Capt. Flatschart が委員会にて共有しました。

本事象はスペイン PMI (パルマ・デ・マヨルカ空港) からオーストリア VIE (ウィーン国際空港) への飛行中、ウィーンの南南西約 60 海里で FL200 付近を降下中に激しい雹に遭遇したもので、乗員は「Mayday」を宣言し、

約 20 分後にウィーン国際空港 RWY11 に安全に着陸しました。機体は両方の風防およびレドームが損傷、さらに気象レーダーが使用不能になる事態に見舞われました。

この出来事はメディアから大きな注目を集めました。しかし、事象発生後に司法調査が開始され、検察官が 2 人の運航乗務員を「オーストリア国民の生命を危険にさらした」として告発した結果、調査の結論が出るまで両運航乗務員は飛行停止となりました。オーストリア航空はその後、ACA に支援を要請しました。ACA は検察官に対し、「Positive Safety Culture」の概念の利点を強調し、この案件について独立した国外の専門家によるアドバイスを提供することを申し出ましたが、委員会開催時点において返答はありませんでした。

なお、本件に関する Preliminary Report (経過報告書) は 2024 年 12 月 12 日に発表され、本件がインシデントとして分類されたことが明記されました。ACA では引き続き必要に応じて IFALPA LEG Committee とも協力しながら当該乗員へのサポートを続けていきます。



5. ACCREDITED ACCIDENT INVESTIGATOR 制度について

- Local Emergency Response Plans(ERP)について
事故またはインシデントに関与した運航乗務員のためのガイドである、Local Emergency Response Plans(ERP)は、2024 年 11 月時点で 36 ヶ国についてアップロードされています。Committee では各国 ERP が最新のものであることを再確認しました。
- AAI(ACCREDITED ACCIDENT INVESTIGATOR)について
バリ島で行われた前回の AAP 会議以降に IFALPA から付与された認定者について共有がなされました。2024 年 11 月時点で、42 ヶ国に 177 名の IFALPA 認定事故調査員がいることを確認しました。
- 新規開設の航空安全調査コースについて
BALPA(British Airline Pilots' Association)より英国クランフィールド大学が提供する Aviation Safety Investigation コースについて情報共有がありました。このコースの内容はすでに BALPA AAP によってレビューされ、承認されています。主に企業内部の調査に焦点を当てており、現在クランフィールド大学を始め、他大学にて行われている包括的な事故調査コースとの違いは凝縮された形式であることが挙げられます。コースは 5 日間で行われ、参加するパイロットが長い休暇を申請する必要がなくなることがメリットであり、コースの費用は、他の国際的な機関が提供するコースとほぼ同程度で、約 2,500 米ドルです。
IFALPA AAP Committee ではこのコースの概念を概ね支持しましたが、IFALPA 認定事故調査員の認定に適しているかどうかを判断するための情報が不足しているとして、2025 年 3 月にパリで開催される AAP Working Group 会議で、より詳しい説明を受けることとなりました。

<参考 URL>

<https://www.cranfield.ac.uk/courses/short/transport-systems/aviation-safety-investigation>

6. 各国 ALPA と事故調査機関間の MoU(Memorandum of Understanding)について

今回の IFALPA AAP Committee において、現在 IFALPA 加盟国のうち、7 ヶ国の ALPA と当該国の事故調査機関との間で MoU(Memorandum of Understanding:覚書)を締結しているとの報告がありました。直近では隣国の韓国において、ALPA KOREA AAP 委員会と MOLIT (Ministry of Land, Infrastructure and Transport:国土交通部)との間で MoU の締結がなされました。

7. 最後に

現在、各国 ALPA と当該国事故調査機関との間で正式な MoU を締結している国はオーストラリア、ドイツ、インドネシア、ノルウェー、パキスタン、韓国、アラブ首長国連邦であることが共有されました。IFALPA AAP Committee への参加は、これまで日本の運輸安全委員会との関係構築を目指してきた ALPA Japan AAP 委員会にとって大変参考になるもので、今後の継続的な AAI 資格者の養成の必要性も強く感じました。ALPA Japan AAP 委員会では引き続き航空機事故再発防止の為に、公正で科学的な事故調査実現を目指して活動していきます。

以上

