



IFALPA AAP Committee Meeting in Vienna 出席報告

2015年6月22~23日、オーストリア・ウィーンで IFALPA AAP Meeting（事故解析委員会）が開催されました。参加は IATA（国際航空運送協会）からのオブザーバー1名を含め総数15名で、ALPA Japanからは1名が参加しました。

< IATA Presentation >

会議に先立ち IATA の Dragos Munteanu 氏から、IATA における FDX（Flight Data Exchange）に関するプレゼンテーションが行われました。その中では TCAS、Wind Shear、Unstable Approach、Go-Around、High Tailwind Events など、12 に及ぶ実例が紹介されました。現在当該 FDX Program は全世界 56 の航空会社で採用されており、多くは南アメリカで、ヨーロッパでは数社、カナダで1社、CIS（Commonwealth of Independent States: 独立国家共同体）では2社が採用しているとの事でした。

このプログラムは、IATA が各航空会社の Flight Data の中から Safety Events を解析し、各社へフィードバックした後 Website にて公表されます。各航空会社では、それらの Data と自社の FOQA 等の解析 Data とを照らし合わせ、外国の状況との比較を行い、新たな対策を講じたり、新規路線における Risk 評価などを行ったりしています。

< AAP Discussion >

今回の AAP 委員会の主要検討課題は、会議の約2週間前に ICAO（国際民間航空機関）から各国宛てに出された「ICAO State Letter 15-15」への IFALPA としての対応を話し合うことで、2日間をかけて活発に討議が行われました。IFALPA は、ICAO の恒久的アドバイザーとしての立場で、委員会に対して世界のパイロットの代表としてコメント出来ることから、AAP 委員会がその内容を検討し Statement の作成を行いました。

「ICAO State Letter 15-15」の中で AAP に関係する内容は、Annex 6 の Chapter 6. Aeroplane Instruments, Equipment and Flight Documents における 6.3 Flight Recorders に含まれる 6.3.2 Cockpit Voice Recorders and Cockpit Audio Recording Systems の変更に関する討議でした。

6.3.2 Cockpit Voice Recorders and Cockpit Audio Recording Systems

6.3.2.3 Duration

6.3.2.3.4 All aeroplanes of a maximum certificated take-off mass of over 27,000 kg for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2021 shall be equipped with a CVR capable of retaining the information recorded during at least the last twenty-five hours of its operation.

上記を要約すると「2021年1月1日以降、Cockpit Voice Recorderの記録時間を25時間に延長する」となります。この背景には、最近の事故・インシデントは単純な要因だけで発生するのではなく、様々な要因が複雑に絡み合い時間を掛けて結末に至る事や、長時間行方不明になった航空機の状況を知る手掛かりとしての重要性が考えられます。

現在パイロットがCVRの搭載を許しているのは、ICAO Annex 13に「CVRの記録は、事故調査や安全調査の為だけに使用されるべき」と規定されているからであり、決してメディア等にリークされるようなことがあってはなりません。それにも拘わらず、最近のGermanwings 9525便の墜落事例では、発生から非常に早い段階でメディアにCVR Dataがリークされた為、安易な回答が導かれました。過去CVR Dataが不適切に使用された事例は少なくありません。

AAP委員会では、当初'Sector Specific'「フライト毎の記録」方式も検討しました。しかしマドリッドで発生したMD81型機の事故のように、当該フライト以前の要因が関与して発生する事例もあり、かつ短距離国内線から長距離国際線までその幅が大きく、情報量のばらつきも大きく適切ではありません。理想的には各国国内法に於いて、これらの不適切な使用を防ぐべきですが、現状は程遠い状況です。

話し合いの結果、IFALPAは「CVR記録時間を25時間に延長する」というICAOのState Letterに反対する、という結論に至りました。