



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.10.19 No. 28 - 03

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

ISASI2004 参加報告

2004年8月30日～9月2日に Australia Gold Coast において ISASI セミナー2004 が開催されました。本ニュースではその概略についてお知らせします。

【ISASI とは】

ISASI とは、International Society of Air Safety Investigators の略で、世界の航空事故調査・安全関係者の情報交換と技術の向上を目的とした非営利団体です。年に一度、Seminar が世界各地で開催されます。今年は Australia Gold Coast で開催され、各国から約 300 名の参加がありました。

【Seminar の日程】

Program は Tutorial 1 日、Main Program 3 日の計 4 日間で行われました。

【Tutorial】

Tutorial(講習会)は事故調査スキルの向上を目的として行われます。用意された Program は "Interviewing" 及び "Communicating and Educating" の二種類で、"Interviewing" に参加しました。講義は Australian Transport Safety Bureau 及び DEDALE Asia Pacific (Human Factor 等のコンサルトを行う企業) より派遣された講師が行いました。

内容は Interview を行うための基本的な事から Interview Plan の作成、その詳細について講義が行われた。

【Main Program】

3 日間 11 つのセッションに分かれて 31 本の講演が行われました。講演の内容については、事故調査テクニック・解析技術、事故調査と刑事裁判、Human Factor 等について行われました。

講演の中では、ドイツ事故調査局からドイツ上空で空中衝突を起こしたツポレフ機に搭載されていた TCAS からツポレフの高度、V/S、TCAS の回避指示、相手機との距離、方位、相手機の高度、TCAS の回避指示を記録したメモリーが残されていたことが発表されました。

フランス事故調査局からは、深度約 1,000m の海底に沈んだ FDR、CVR が発信する信号を GPS とブイを使用して場所を特定し、そこから残骸を回収する方法が紹介されました。

オーストラリア事故調査局からは東ティモールで墜落した Ilyusin の事故についての報告がありました。事故機は NDB Approach を実施する際に GPS を使用して行っていました。しかし、Jeppesen Chart に記載されていた空港と NDB の位置関係が 2km ずれていたため、空港の手前 2km の地点に墜落しました。事故調査はオーストラリア事故調査局が行い、自国から離れ、かつ十分な設備のない中での事故調査の難しさについて紹介されました。

南オーストラリア大からは、疲労による Incident についての Model について発表されました。Fatigue Risk Trajectory という Model の中で、Level1～4 の後に Level5 の Actual Incident が起こる



としています。

- Level 1 十分な睡眠を取る機会があったか
- Level 2 十分な睡眠を取ったか
- Level 3 行動から疲労が見えるか
- Level 4 疲労から来るミスがあるか
- Level 5 疲労から来る Incident があったか

この発表の中では、PSWM(Prior Sleep Wake Model)という Model を取り入れています。これは、勤務開始前 48 時間の睡眠時間、勤務開始前 24 時間の睡眠時間、起床後勤務終了までの時間を元に疲労を予測するというものです。ここでは、仕事のパターンより PSWM の方が疲労の予想を行いやすいとしています。

今回の ISASI では航空機事故に対する刑事捜査についての発表が行われました。

アルゼンチンからラテンアメリカにおいて、事故調査と刑事捜査が分離されていない現状があるとの発表がありました。

1. ICAO ANNEX13 を情報を保護するよう変更する必要があると言っている。
 2. ラテンアメリカの各国は ISASI のアシストを受け、ANNEX13 を立法化すべきである。
 3. ISASI は ICAO に ANNEX13 を変更するよう働きかけるべきである。
- 以上三点の Recommendation が発表されました。

また、アメリカ Flight Safety Foundation からは、近年、FDR 等を使用した刑事責任追及の動きがあるとの発表がありました。例を挙げると

日本	タービランス事故でパイロットが起訴される
韓国	CFITでパイロットが起訴される恐れがある
ニュージーランド	パイロットが殺人罪で起訴。CVRを検察、弁護側が使用。パイロットは無罪
台湾	Runway Accidentでパイロットが拘束。
イタリア	管制官と数名の者がRunway Incursion Accidentの後に拘留される。
スイス	空中衝突で管制官が刑事捜査を受ける。
フランス	裁判官が刑事裁判の可能性があると事故の残留品を保有。
アメリカ	検察がCFIT Accidentに関するASAP Dataにアクセスすることを要求。
ギリシャ	パイロットがタービランス事故で公判中。

課題としていかにして Safety Information を守っていくかが挙げられました。

【まとめ】

航空の安全という一つの目標に向かい、各国の事故調査局、航空局、メーカー、航空会社その他関係機関が一同に会合する ISASI の役割は今後さらに大きくなるでしょう。

この内容に関する詳細はフェニックスビル内の ALPA Japan 事務所内の CD-ROM をご覧下さい。

参考：ISASIホームページ <http://www.isasi.org/>