



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2007.10.31

No. 31 - 17

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  
E-mail:office30@alpajapan.org

# IFALPA AAC

## In Bogota

2007年10月9日～11日迄の間、IFALPA AA(事故解析)委員会が南米コロンビアの首都、ボゴタで開催されました。ボゴタは標高約2,500mの高地で現在雨季の為冷たい雨が降ったり止んだりしていますが、街行く人達は皆明るくエネルギッシュです。コロンビアは治安の不安定さや麻薬、コカイン等の密輸など多くの問題を抱えており、委員会開催が危ぶまれる時期もありましたが、今回は無事に会議を終えることが出来ました。ALPA Japanからは館野 AA 委員長が参加しました。

### < Safety Seminar >

会議に先立ち10月8日に Safety Seminar が地元コロンビアの CAB 関係者も含め総勢45名で盛況に行われました。ここでは主として2009年1月から ICAO Standard となる SMS (Safety Management System) について Boeing、Airbus からプレゼンテーションが行われました。その中では SMS 実施における Safety culture の重要性、その背景や目的について説明がなされました。更に SMS 実行上の重要な4つの柱は「Policy、Safety Assurance、Risk Management そして Safety Promotion」であると述べました。

### < Accident Analysis Committee Meeting >

10月9日から11日までは AA 委員会が開催され20ヶ国、28名の各国代表に加え Boeing、Airbus、ATR 各社からの代表4名も参加しました。今回 Airbus 社からは A380 のテストパイロットである Philippe Perrin 氏も参加しました。彼は NASA (アメリカ航空宇宙局) の元宇宙飛行士で、2002年のスペースシャトルの Mission Specialist です。

#### 1) 1.1.4. Annex 13 Independence

Annex13 に記述されている各国の事故調査機関の独立性の問題に関連し、日本の事故調査委員会を例に JAL706 便事故調査報告書の内容も引用し Power point のプレゼンテーションを行いました。加えて '07年10月3日に日乗連他が行った「運輸安全委員会の独立性を要請記者会見」のテレビニュース映像も紹介しました。これに対して「官庁から独立した場合予算はどうするのか」「チェコ、ポルトガルも同じ状況である」「スペインは独立を謳っているが予算が government から来ているので信用できない」「フランスは court case に多くの問題を抱えている。エアバス社では、1992年ストラスプールの A320 CFIT 事故の民事裁判が来週から始まりその準備で多忙である。来年にはコンコルド事故の裁判が始まる」等活発な情報交換が行われました。

(次頁へ続く)



事故調の予算の問題については「議会または首相直轄にして運営すれば、少なくとも現在のような国土交通省の予算の範囲で運営するよりは良くなると思う。全ての問題を一気に解決できないので step を踏んで徐々に解決してゆく」と答えました。また IFALPA Deputy President である米国の Paul Rice 氏は JAL706 のケースに対する ALPA Japan の質の高い取り組みに敬意を持ち、控訴審が結審した 1 週間後、University での講演で JL706 について紹介したそうです。

## 2) 4.2.13 Miscellaneous Recent Accidents

### < CHI120 B737-800 >

中華航空の那覇事故と佐賀空港での事例を Power point に加え TV News 映像を交えて紹介しました。那覇事故に関しては「Manufacture、Evacuation、Firefighting、ATC Ground communication」の問題を指摘しました。Boeing からは、「本件に関し MOP を発行し 8 月 28 日付けで FAA は AD を発行した」との説明がありました。また消火活動に関しては ICAO を巻き込んだ取り組みが必要との認識で一致しました。

### < DASH 8- Q400 >

DASH 8 の問題では、本年発生した SAS の片脚着陸事故の報告がなされ「約 30 機の Q-400 が 3 週間 On the ground となり、原因は Corrosion と言われている」そうです。またスペインでは 2007 年 1 月 23 日、バルセロナ国際空港にて DASH 8-300 が着陸の時に Nose Gear が EXTEND せず、Main gear のみで着陸を行ない、日本の高知空港であった事故と同様の状況だったようです。バルセロナでの当該機の原因は Nose Gear の Icing だといわれています。IFALPA は日本からの報告に基づきボンバルディア社に対して AA 委員会への出席を要請し、来年のバルセロナ会議への出席が決まりました。

## < 5.1.2 IFALPA Accredited Accident Investigator Scheme >

Jamaica の代表から IFALPA Emergency Response Program (事故・異常運航発生時の対応) について現在の状況と過去の対応について質問がありました。これに対して IFALPA の structure や情報伝達の流れ、更に日本から「2006 年 8 月の関西空港におけるカンタス航空の緊急脱出、2007 年 1 月の秋田空港大韓航空誤着陸、2007 年 8 月の那覇空港中華航空火災事故などに対する乗員保護の取り組みや、2007 年 5 月 31 日シベリア上空で発生した KLM 機の乱気流負傷事故では、直接保護活動には至りませんでした。当該 ALPA(VNV) に対する情報提供活動を行った事」について説明を行いました。

### < ポルトガルでの TCAS 回避操作に伴う旅客の負傷事故への対応 >

現在日本では JAL907 便ニアミス事故の管制官に対する控訴審が行われていますが、2004 年にポルトガルにおいても TCAS 回避操作に関連したニアミス負傷事故が発生しています。しかしこの事故当時シートベルトサインは off であったにも拘らず、被害者、マスコミから乗員の責任追及を求める声は上がりませんでした。概要は 2004 年 8 月 20 日大西洋上空を降下中の TAP 航空の A310-300 機が 16,000ft 付近で巡航中の B-200 小型機とのニアミスに遭遇し TCAS RA に従い回避操作を行いました。しかし操作となり G の値が 2.0G、0.92G、1.4G と変化し乗員、乗客に負傷者が発生しました。しかし今回の事故に対して被害者からは pilot の責任追及の声は上がらなかったそうです。その理由は事故発生直後、被害者に対して会社からの手厚いケアが行われた為といわれています。メディアも被害者の声が上がらない以上騒ぎ立てる事が出来なかったとの事でした。日本とは好対照な事例として注目に値します。

次回は 2008 年 5 月 19 日からスペイン、バルセロナです