



The 60th ALPA International ASF 出席報告

米国とカナダの ALPA で構成される ALPA International は毎年数多くの Meeting、Seminar、Forum を開催しています。その中で最大規模の Forum として Air Safety Forum があり、今年で 60 回目を迎えました。今年には 2014 年 8 月 4 日から 7 日までの 4 日間、Washington D.C. で開催され、Safety、Security に関する論議、報告、プレゼンテーションが活発に行われ、参加総数は約 500 名。日本からは昨年に続き ALPA Japan President (日乗連議長) が招待参加しました。また Forum に先立ち 8 月 3 日から FedEx80 便事故 (2009 年 RJAA) の書類送検に関する意見交換、8 月 8 日には ALPA International の協力により NTSB (米運輸安全委員会) 訪問、意見交換を行いました。

Forum では事故・インシデント等技術的な分野に限らずホテルや stay 先での安全確保の問題まで幅広く安全問題を討議しました。前半は専門委員会での論議、後半では航空分野以外の FBI、元 NASA 宇宙飛行士、Hotel Security 専門家等を交えてパネルディスカッションを行ないました。今年にはマレーシア航空 17 便の犠牲者への黙祷から始まりました。

前半の 2 日間は基本的に ALPA International 関係者向けの closed meeting ですが、ALPA Japan は昨年同様 AAP (Accident Analysis and Prevention) Group Workshop への参加が認められました。AAP Group の組織構成は日本とは若干異なり SIAP (Safety Information Analysis Program)、DG (Dangerous Goods)、AIB (Accident Investigation Board) の各 Committee で構成されています。ALPA Japan の AAP 委員会は ALPA International に於いては AIB の活動に相当し、ALPA Japan と ALPA International は日米で発生した事故、インシデント等の安全問題に関して緊密な連携をとっています。

<FedEx80>

2009 年 3 月に成田空港で発生した事故に関して、2014 年 6 月日本の警察が「被疑者死亡で書類送検」しました。本件に関して ALPA Japan は ALPA International、IFALPA に対して「日本における航空事故調査と刑事捜査の問題」を提起し、8 月 3 日以降 FedEx 安全担当者、IFALPA 及び ALPA International の本部役員及び顧問弁護士ら 8 名と連日話し合いを続けました。今後 ALPA Japan AAP 及び LEG 委員会と連携を取りながら、本年 10 月を目処に当該 ALPA である ALPA International 及び IFALPA が各々 Statement を作成する事で合意しました。

<First Air 6560 便>

2011年8月20日、Canada yellow knife (CYZF)から Resolute Bay (CYRB) へ向かった B737-200 が ILS RWY35 T (true course : カナダ北部では VAR の変化が大きく真方位となる) への進入中滑走路手前に墜落した事故。LLZ intercept 旋回中の compass error は 17° に加えて強い追い風を受けていました。事故調査にあたった TSB (カナダ運輸安全委員会) は NTSB (米運輸安全委員会) に比べ情報公開に関して積極的ではありません。今回も調査結果発表を media に対してのみ briefing を実施し ALPA が同席する事は出来ませんでした。報告内容は 18 の contributing factors、11 の findings to risk、8 の other findings が列挙され、1 つの Safety action required-Un stabilized APP が出されました。報告書には 18 の factors を上げましたがパイロットエラーとの結論を出さなかった事に関しては一定の評価は出来ます。北極圏等遠隔地 (remote) では地上の通信回線が使えず主に衛星通信を利用します。公共目的等重要な通信が優先するため、一般のインターネット、携帯電話、クレジットカードは使えません。現地派遣された事故調査官は、全て現金決済を行わなければならない等技術調査以外の苦労が多かったそうです。

<TSB と NTSB>

NTSB は party システムで、ALPA や会社など関係する機関、組織が対等に参加して調査に当たりますが、TSB においては他の組織はあくまで observer の立場となります。また NTSB は調査の過程を Sun-Shine Meeting で公開しますが、TSB は media に対する press conference で結論を公開し media 以外は出席できません。CVR (Cockpit Voice Recorder) data は NTSB では transcript の抜粋が公開されますが、TSB では完全に confidential 扱いで公開される事はありません。

<Hotel Security>

全世界にホテルチェーンを展開している Marriott International の Global Safety and Security, Vice President の Alan Orlob 氏がホテル security に関する講演を行いました。近年アメリカ系ホテルはテロの標的になる事が多い。Orlob 氏も同ホテルの Jakarta、Mumbai 自爆テロ事件への対応を行いました。テロリストは最初に小規模爆発を起こし、その後多くの人が集まってきた時に本格的な大型爆弾を爆発させるケースがあります。ホテル内ではロビーが一番危険です。ホテルのロビー等で爆発があっても、むやみに現場に近づかないで、一般的に火災の場合を除いて宿泊中の部屋からの evacuate は recommend しません。

<Gray Man Concept>

Alaska airlines の First Officer で Security Chairman である Darrin Dorn 氏による Stay 先での Security に関する講演。彼の recommend として、ホテル到着時には遅滞なく自室からの複数の緊急脱出経路を確認する事。そして火災等が発生した時に備え懐中電灯、携帯電話、貴重品等を一つの袋に集め Go Bag を準備します。外出時は目立つ服装や、行動は控える (Grey Man Concept) 。

<NTSB 訪問>

ASF 終了翌日には ALPA International の協力により、ALPA Japan として初めて NTSB を訪問し Office of Aviation Safety Director である John DeLisi 氏と約 2 時間にわたり意見交換の機会を得る事が出来ました。NTSB の office は以前 FAA のビルに同居していましたが、独立性確保等の理由から、全く別の建物に移転しました。現在 5-board member の内 1 名及び chairman も不在の状態となっています。この理由は、彼らは大統領から直接指名を受ける必要がありますが、現在イラク、シリア問題等で大統領が多忙のため、単に手続きが進んでいないだけの問題だそうです。

NTSB は事故即応体制として 24 時間 Go-team を待機させています。彼らの duty assign は毎週月曜日午後 5 時に交代します。NTSB office に彼ら専用の部屋は無く、召集時には隣接する Washington National Airport に直接集合します。また NTSB の専用の飛行機は無く、FAA の機材を使用します。また全米では多数の航空機事故が発生しており、小型機事故（訓練小型機が着陸時に車輪を折損等）の場合は、地方在住の FAA inspector の協力のもと電話による聞き取りで事故調査を終える事もあるそうです。

事故調査官は初期訓練を Washington D.C. 郊外にある車で約 40 分の距離に調査官養成のための訓練施設で行います。そこには 1996 年 7 月にニューヨーク JFK を離陸直後に燃料タンクの爆発によりロングアイランド沖に墜落した TWA800 便の回収された残骸を復元したモデルが残されており、爆発による機体の破壊の過程や残骸の復元を行うための教材として使われています。現役の調査官に対する定期的な Recurrent 訓練は現在行なっていません。

NTSB は外部機関との意見交換も積極的に行っており、ALPA International とは頻繁に意見交換を行っています。その場でも ALPA International は NTSB と意見の相違する部分は明確に主張していたことは印象的でした。