



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.1.09 No 26 - 18

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: office@alpajapan.org

IF ALPA AAC (Accident Analysis Committee) 参加報告

2002年11月18日から4日間、Air New Zealandの協力により、IFALPA Safety Seminar & AACがAuckland Sky City Hotelで開催されました。参加者はAAC ChairmanであるCap. Lou van Munster, Vice chairmanのCap. 館野, AAC担当POのCap. Carlos Limon, 及びSecretaryのMr. Arnaud du Bedatそして各国のALPAメンバー25名で、ALPA Japanからは3名が出席しました。4日間の会議は以下の内容でした。

【 Nov. 18 NZ ALPA Safety Seminar 】 NZ ALPA Cap. Paul Lyons, Air New Zealand CEO Mr. Ralph Norris が開会挨拶をした後、Chairman Cap. Munsterが「 Legal framework around Accident and Incident Investigation 」の講演を行い次の様な問題点を指摘しました。

CVRが調査目的以外に利用されている。

プライバシーへの配慮がなされていない。

当該乗員が当局により犯罪者扱いされる事がある。

現在、刑事事件となっている事故は、

D8 事故 Palmerstone North New Zealand

Falcon 900 pitch oscillations over Rumania (Greece)

JAL706

等であるが、今後次のケースが刑事事件として取り扱われる恐れがある。

R/W Incursion SAS MD-87/ Cessna Citation525 Milan- Linate Oct. 8 2001

JAL907 Jan. 31 2001

Mid-Air Collision DHL B757/TU154 July 1 2002 Switzerland

引き続きオブザーバーのAirbus Cap. Jean Daneyが、「 Airbus Global Safety Strategy 」

Boeing Cap. Gus Stearnsが、「 What makes a Safe Airline Safe 」の講演を行い、Boeingでは、CFIT防止策として、ND下方へVSD (Vertical Situation Display)を装備すべく開発を行っている旨発表しました。

【 Nov. 19 .20. 21. AAC 】

< JAL706, MD-11 Pitch up set , Nagoya June 8 1997 >

MD-11のPitch Oscillationの新しい検証について、ALPA Japanが発表しました。上海でのMD-11の事故を解析している、Korea ALPAのメンバーが特に注目しました。



< **JAL907 B747-400/DC10, Near Miss, YAIZU Jan. 31 2001** >

ALPA Japan から、事故報告書と乗員証言の食い違い、機長が ATC の降下指示に従った後、TCAS Version 6.04、高高度での E/G の加速性能、操縦性等の多くの問題を抱えたなかで、衝突を回避した状況について説明しました。また、事故調査報告書(H14.7.8)に不足している調査項目、

過密空域 管制官 OJT プロセジャー CNF の設定、発生時のプロセジャー
片方向 VHF 音声通信の不具合 TCAS 情報の不徹底、規定、管制指示との不整合
機内サービスが負傷に關与した影響度 空力の影響 ベルト着用の影響

安全勧告への提言

- a) 背景要因を Human Factor の面から調査する。
- b) 管制通信手段の改善。
- c) TCAS の信頼性向上、搭載義務化
- d) TCAS と管制指示の位置付けの明確化と周知。
- e) 高高度における TCAS 回避訓練の充実。 を発表しました。

< **SQ006, Singapore Airlines, B747-400, TAIPEI Oct. 31 2000** >

Singapore ALPA から次の様な説明がありました。乗員 3 人は約 3 カ月間、台湾当局に拘束された。2002 年 4 月に最終報告書が発表された。現在台湾当局は当該乗員を起訴していないが、今後 6 年以内に新事実が発見されたり、状況が変われば起訴される可能性が残っている。

< **NH9267, B767-200, L/G Accident RORS June 26 2002** >

US ALPA メンバーが B767 実機訓練で、1 E/G In-Op App が実施されている事について驚きと危険性の指摘がなされ、Airline の実機訓練でどの様な課目が実施され、当局のどの様なリクアイアメントがあるか調査した後、緊急操作実機訓練に対する安全勧告を決議すべきであると提案しました。ALPA Japan は当該動議を持ち帰り検討しています。

< **CIR Cockpit Image Recorder** >

US ALPA メンバーから以下の報告がありました。

2003 年 3 月, IF ALPA 総会が最後の抗議チャンスとなる。CIR は計器のみを撮影し、乗員の ”手や肩 ” を絶対撮影させてはならない。調査目的以外に使用される可能性があるため、使用制限の合意無しで 導入させてはならない。

< **まとめ** >

不幸にして日本のメンバーが海外で Incident & Accident に遭遇した時に、現地 ALPA の支援を得るには、普段から日本も IF ALPA 活動に積極的に参加し、日乗連が IF ALPA メンバーを支援できる体制を築く事が大切です。また次回 AAC を 2003 年 6 月に東京で開催する事が確認されました。