



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2006. 7.26

No. 29 - 49

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

## IFALPA AA in Rome

# (事故解析委員会) 報告

2006年7月15日から日にかけて IFALPA AA (事故解析) 委員会がイタリアのローマで開催されました。日本からは ALPA-Japan 館野 AA 委員長が参加し 3 項目の AGENDA 及びプレゼンテーションを行いました。

### ヘリオス航空(キプロス)B737 墜落事故

2005年8月14日キャビンプレッシャー不 작동により乗員が意識喪失し墜落した事故。ギリシャ事故調査当局から経過報告書は出され、最終報告は7月に出される予定。日本国内でも ANK 関連で B737 Duct Pressure Trouble に関する事例が報告されていたので今回 ALPA-Japan 担当しました。本件は基本的に離陸前に与圧システムが作動していなかった事によるが、その背景には CRM 的要素、機材のデザインの問題などがあると指摘しました。

会議で ALPA-Japan が指摘した改善提案の一つとして「Takeoff Warning と Cabin Alt Warning が同じ音である事による design 上の不具合」について、参加した他の委員からも賛同する声が上がリ、BOEING は「本事故の基本的な原因とは考えていないが、今後の新しい飛行機には違う方式を考慮する」旨の発現がありました。

また日本で発生した Duct Pressure Trouble の同種事例に関して、他国の委員からの報告はありませんでした。その後の coffee break 時に、今回オブザーバーとして参加し本年1月までイタリアの Air Safety Board で事故調査官をしていた Captain Adriano Zini から「私が Alitalia 航空で現役の頃の 1980 年後半に、MD-80 で上昇中に shallow decomp を経験した。その時には咄嗟に対応措置を講じたが、一般的にその発生を認識するのは難しいと思う。」とのコメントを受けました。



)DASH-8 Q400トラブル

日本とSAS社におけるトラブルの実態と日乗連での取り組み、そして最終的にメーカーが設計変更に応じた経緯を説明しました。これに対してSASの代表から先月SASにおいてもQ400の大幅改修が決定され、今月はイギリス及びオランダにて2機の整備作業が実施される予定だとの報告を受けました。

)CLOP (JL907 裁判とシステム性事故)

JL907 裁判で無罪判決が出たことと、システム性事故の考え方について原発事故の事例等を引用して解説しました。またCLOP(刑事責任追及問題)に関連してオーストラリアでは人的責任追及の引き金となりやすい「Cause (原因)」を事故調査報告書に記述せず、Significant factors を列挙している旨の発言がありました。

乗員処分に関連してフランスのALPAから、「昨年8月カナダで発生したエールフランスA340型機のオーバーラン事故の当該乗員のうち57歳の機長は依願退職したが、PFであった副操縦士はすでに復帰している」という報告に加えて「乗員処分と事故原因調査は別物である」という考え方も示されました。既にオーストラリアのALPAからも同時期に発生したカンタス航空のevacuation事故の乗員も全て復帰している報告がなされており、日本での乗員処分の実態との差がここでも大変際立ちました。

< 次回は2006年10月にブラジルのリオデジャネイロで開催されます >