



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2006.10.10

No. 30 -04

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 ACCIDENT ANALYSIS (AA) COMMITTEE MEETING report

2006年10月2日～5日の間、IFALPA AA Committee（事故解析委員会）及び Safety Seminar が Brazil の Rio de Janeiro で開催されました。参加は13カ国22名で、日本からはALPA Japan 館野 AA 委員長が参加しました。今回は前回のローマでの会議からのインターバルが短かった事、南半球のリオデジャネイロが地理的に遠い事、更に治安の問題などがあり参加者は通常より少なめでした。今回の Topics は以下の通りです。

- 1) B737 の与圧警報システム改修
- 2) ATR72 Hard Landing 事例（最高値 6.0 G 超過）
- 3) ATC に使用する言語の問題

Safety Seminar

Committee Meeting に先立ち、10月2日に Safety Seminar が開催され、地元 SNA（ブラジル ALPA）のメンバーやブラジルの航空大学校の教官などが熱心に聴講しました。セミナーでは Airbus による Safety Reporting System に関する報告や、US-ALPA(米国 ALPA)から Bio Hazard Protection に関する講義が実施され、防護服着用実習を完了した受講者全員に Certification が授与されました。

Committee Session

3.11. CFIT/ALAR Action Group (CAAG)

FSF (Flight Safety Foundation) のこのグループの活動は、本年8月に Venezuela の Caracas で行われましたが、年々参加者が減ってきています。次回は12月に日本（東京）で開催され、日本の状況についてもプレゼンテーションが予定されている旨報告しました。

(次頁へ続く)



3.15 *Miscellaneous other representation (JAL706 CLOP Case)*

日本航空 706 便事故の控訴審裁判が始まった事、初公判での検察の控訴理由、弁護側の答弁を報告しました。 (Page 5-6 参照)

4.2.8 *Helios B737-300, near Athens, 14 Aug 2005**

ボーイング社から「B737 の Cabin ALT 及び Configuration に関する警報ランプを追加装備する事を決定した」との報告がありました。前回ローマで行われた会議において、日本からエアニッポンの B737 で与圧トラブルが続発した事例及び、与圧システムの不具合が関与したキプロスのヘリオス航空の墜落事象事例に関してプレゼンテーションを行い、警報システムの問題点を指摘しました。しかし当時ボーイングからは「将来の新造機の設計時には考慮するが、既にデリバリーされた同型機への改修は考えていない」という発言でした。今回の改修決定には、近々キプロス航空の事故調査報告書が出される事やカスタマーからの要望に加えて、IFALPA というエアラインパイロットの声がメーカーに機体改修を促した事になりました。

ボーイングからは「在来型機」「EFIS 装備機」「B737NGJ」への具体的なデザインプランも提示され、既にデリバリーされた機体に装備するか否かの判断はオペレーターに任せられる模様です。私達の声が具体的なシステム改修に反映された事は 大変喜ばしいことです。

4.2.10 *Miscellaneous Recent Accidents*

4.2.10.2 *GOL B737-800 Accident (小型jet 機との空中衝突事故)*

委員会開催直前の 9 月 29 日にブラジル北部で発生した Low Cost Carrier である GOL 社の B737-800 とアメリカの小型ジェット機との空中衝突事故についてブラジル ALPA 及び Boeing から現地からの映像などを交えて報告がありました。急遽 IFALPA も Rio にて Press Conference を実施し、更にブラジルの事故調査当局からは IFALPA accredited investigator の参加が要請されました。

4.2.10.5 *ATR 72-500 Hard Landing*

2006 年 3 月 11 日、インド南部 Bangalore 空港にて Air Deccan 社の ATR 72-500 (双発ターボプロップ旅客機) が First Officer の操縦により着陸した際 Hard Landing となりました。

当時進入設定速度 90 kts に対して 120kts を超える速度で進入、深い pitch down のまま着陸し 1 回目の接地で 2.93G、2 回目 7.0G（推定値：計測限界の 6.0G を超えていた為他のパラメーターを参考にメーカーが推定）、3 回目に 3.0G を記録しました。乗員、乗客に負傷者は出ず、滑走路からも逸脱する事はありませんでしたが、機体の修復は難しい模様です。なおこの事例の後 Air Deccan 社では副操縦士による着陸が禁止となりました。

4.3 REVIEW OF SERIOUS INCIDENTS AND INCIDENTS

4.3.1 TAP A340-300, Sao Paulo, 21 Feb 2006

2006 年 2 月 21 日にポルトガル TAP 航空の A340-300 機が、ブラジル、サンパウロ国際空港に着陸した際滑走路と誘導路を誤認し、平行誘導路に着陸した事例について報告されました。もう一本ある平行滑走路は当時閉鎖され、供用されていた滑走路も App LGT、Rwy LGT の一部消灯、ILS の停波そして低シーリング、低視程下の非精密進入という悪条件が重なり滑走路誤認に至りました。

管制官は着陸直前に着陸復航の指示を出しましたが、その時使用された言葉が「Pull Up」と言う ICAO Standard に無い言葉が使用され pilot に理解されませんでした。ブラジルの航空管制において同国の航空機にはポルトガル語、外国航空機には英語が使用されています。但し本国ポルトガルとブラジルで使用されているポルトガル語は幾つかの部分で差異が見られ「進入復航」と言うポルトガル語は語感が全く違い、お互いに理解できないそうです。なお当該機は非常にスムーズに着陸し、機体の損傷等も全く無く乗員乗客にも負傷者は出ませんでした。

4.3.2 Miscellaneous Recent Serious Incidents and Incidents

4.3.2.1 2005 年 11 月 7 日、フランス、シャルルドゴール国際空港（CDG）にて SAS の MD-80 が RWY27 に着陸後、平行滑走路 27L に誤進入し、離陸滑走を開始していた Air France の B747 と incursion を起こしました。

当時管制官は「Hold short of RWY27L」と指示していましたが、SAS の Pilot は「Cross RWY27L」と解釈しました。既にご存知の通りフランスでは自国の航空機にはフランス語で、外国航空機に対しては英語が使用され、皆さんの中にも ATC に悩まされた経験をお持ちの方も少なくないと思います。

フランス語で通常「H」は発音されず、英語の管制を行っている時もこの癖が抜けず「Hold」と言う言葉が「Old」のように発音され、更に鼻に掛かった「鼻声音」で発音するので非常に理解しづらい状況です。事実 CDG における runway incursion の発生件数は他の同規模の空港に比べて3倍だと報告されています。これに対してフランス ALPA 代表は「これは使用言語の問題ではなく、Stop bar system の完備等施設の問題である」と強く反論しました。

<Language Proficiency Test >

ICAO の決定により世界規模で実施が予定されている英語熟達度試験に対して各国の反応にはばらつきがあります。ヨーロッパにおいては北部ヨーロッパのドイツ、オランダ、スカンジナビア各国においては比較的冷静に受け止められていますが、ヨーロッパ南部のスペイン、イタリア、ギリシャなどでは大きな問題として取り上げられているようです。またアメリカの ALPA からは「米国の ATC は時として日常会話をしている」との話も出されました。

次回は2007年5月にアフリカのナミビアで開催予定です。

IFALPA ACCIDENT ANALYSIS (AA) COMMITTEE MEETING

WINDSOR HOTEL, BARRA DA TIJUCA, RIO DE JANEIRO, BRAZIL, 3 - 5 OCTOBER 2006

AGENDA ITEM: 3.15 MISCELLANEOUS OTHER REPRESENTATION

FIRST APPEAL TRIAL FOR JL706 CASE (SUMMARY)

PREPARED BY HIROAKI TATENO, ALPA JAPAN

Grounds of Public Prosecutor's Office for Appeal

The judgment of the district court contains a material misunderstanding of facts based on an incorrect selection and assessment of evidences, and it is obvious that such misunderstanding affects the judgment. Further, the evidence determination procedure of the original court contains violations of the laws and regulations for legal proceedings, which obviously affects the judgment.

Defense of Defendant

Before discussing whether or not the arguments of the public prosecutors are correct, it is important to point out that their arguments are insufficient to reverse the not-guilty judgment handed down by the original court. The judgment recognizes facts in a way that denies negligent acts argued by the public prosecutors. However, in the Statement of Intention for Appeal, no counterargument is made regarding these points, and their arguments are insufficient to argue that the defendant is guilty. The public prosecutor merely denounces the finding of fact by the judgment relating to acts having nothing to do with the alleged negligent acts described in the facts of public prosecution, and repeats arguments relating to the interpretation of the operational rules and regulations that are inconsistent with the judgment without even applying new evidence.

Concerning Incorrect Interpretation by the Original Judgment of Article 5.12 in Annex 13

If the public prosecutor precisely understands the content of Annex 13 and prepares a written expert opinion independently based on the fact that a written report of the accident investigation itself cannot be used as evidence in the proceedings for the present case, no problem should have occurred. In this sense, the judgment of the original court overlooks the misjudgment and negligence for which the public prosecutors should not be tolerated under any circumstance, and ignores the transnational agreement represented in Articles 3.1 and 5.12 of Annex13 – security of safety in the air by means of separation of accident investigation and criminal procedure, and even damages the international reputation of Japan as a member nation of the ICAO Convention. The Justice of Japan should squarely face the serious problem that the original court caused: the fact that the original court admitted the written report of the accident investigation itself as evidence for criminal proceedings has given rise to a significant distrust in the accident investigation by Japan among those concerned with air traffic and/or carriage by air in and out of Japan.

JL706 第一回控訴審（要約）

< 検察控訴理由 >

地方裁判所の判決には証拠の取捨選択及び評価を誤った重大な事実誤認があり、その誤認は判決に影響を及ぼすことは明らかである。また、原審の証拠決定手続きには、判決に影響を及ぼすことが明らかな訴訟手続きの法令違反がある。

< 弁護側答弁 >

検察官の主張の当否を論ずる以前の問題として、原判決の無罪判決を覆すには、十分な主張ではない。それは、判決は、検察官が主張する過失行為を否定する事実認定を行なっている。控訴趣意書においては、これらの点に関する反論は一切述べられていない。被告人の有罪を主張するには不十分。検察官は、公訴事実記載の過失行為とは関係ない行為について判決の事実認定を非難、また運用規程類の解釈について、原審判決と異なる主張を、しかも何ら格別新しい証拠を申請することなく繰り返しているに過ぎない。

（原判決の第 13 付属書 5.12 条の解釈の誤りについて）

検察官が第 13 付属書の内容を正確に理解し、事故調査報告書そのものが本件審理における証拠として利用できないことを前提に、独自に鑑定書を作成すれば問題とする余地はなかったのである。その意味で、原裁判所の判断は、検察官としてあるまじき誤判断・怠慢を見過ごし、第 13 付属書 3.1 条及び 5.12 条に表現された国際的合意 事故調査と刑事手続の分離による空の安全の確保という願いを蔑ろにするものであり、国際民間条約加盟国としての我が国の国際的信用すら傷つけるものである。

我が国司法は、原裁判所が引き起こした深刻な弊害を直視すべきである。原裁判所が事故調査報告書そのものを刑事裁判の証拠として認めたことは、国内外の航空関係者の間において、わが国事故調査に対する深刻な不信感を醸成している。