



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2007.5.17

No. 30 - 36

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

Accident Analysis Committee



in Namibia



ナミビアと聞いて何処にあるか即答できる人は多くはないでしょう。アフリカ大陸の南西部、南アフリカ共和国の北西に位置するのがナミビア共和国です。国土面積は日本の約 1.5 倍、人口は約 180 万人で、多くの野生動物の他、世界最古といわれるナミブ砂漠や、アメリカのグランドキャニオンについて世界第二位の規模を誇るフィッシュリバーキャニオン等があり、まさに大自然の宝庫と言える国です。

今回ナミビアを代表するエアライン、Air Namibia のパイロットで組織する Namibia ALPA の招聘により IFALPA AAC (事故解析委員会) が行われました。Air Namibia はパイロット総数 60 名、その内 ALPA メンバーは 54 名、運航している航空機は A340 二機、B737 三機、ビーチクラフト 1 機と大変こぞんまりとした航空会社です。ちなみにナミビアでは現在でも DC-6B が旅客機として飛んでいます。

会議にはナミビアの航空事故調査官(Aircraft Accident Investigator)や南アフリカ航空局からもオブザーブ参加がありました。現在ナミビア国内で運航されている大型旅客機は前述の A340、B737、DC-6B しかなく、過去大型機の重大事故は発生していないため航空事故調査は小型機しか経験していないとの事でした。ナミビアの事故調査委員会は組織上”Ministry of Works, Transport and Communication”に属していますが、その活動の独立性は保障されているそうです。



<Safety Seminar>

IFALPA AAC に先立ち 5 月 7 日に Safety Seminar が開催されました。Boeing からは Safety Culture について、Airbus からは SMS (Safety Management System) について、そして SA ALPA(南アフリカ)からは fatigue (疲労) に関するプレゼンテーションが行われました。Boeing によると現在全世界で 800 の航空会社で 2 秒に 1 回離着陸が行われており、今後航空機メーカー、航空会社、パイロットの team effort が重要であると訴えました。続いて Airbus からは SMS に関するプレゼンテーションが行われました。SMS は 2009 年 1 月に ICAO standard となり各航空会社はその対応を確立、実行しなければならず、その後各国の当局によってその承認及び監視が行われることとなります。最後に SA ALPA から fatigue に関するプレゼンテーションが行われました。通常 Jet lag (時差ぼけ) は現地時間との差が 3 時間以上で発生すると言われています。そして睡眠不足による疲労の度合いを血液中のアルコール濃度に換算する手法が紹介されその問題の危険性が強くアピールされました。その値は以下の通りです。

Acute sleep loss:

- -2 hours = 0.05 blood alcohol
- -4 hours = 0.10 blood alcohol

<Accident Analysis Committee Meeting>

5 月 8 日からは IFALPA AAC が開催され 14 カ国、27 名の代表及びオブザーバーが参加し、日本からは ALPA Japan 館野 AA 委員長が参加しました。

1.4 Implementation of Policy

1.4.1 ALPA Japan から JAL706 便裁判の無罪判決が確定したこと、事故及び裁判の経緯、そしてこれまでの IFALPA による支援に対する謝辞を述べました。これに対して Chairman から「この事例は IFALPA Member Associations が協力して取り組んで成果を挙げた好例である」とのコメントが寄せられました。また南アフリカ航空局 (South African CAA) のオブザーバーからは「残念ながら ICAO Annex 13 para.5.12 の精神に反して事故調査報告書が刑事訴追 (criminal action against pilots) に使用している国が未だに在るのが実態である」とのコメントが寄せられました。また IFALPA Annex13 の見直し作業も行われました。文言の修正が主で、以前にも紹介しました recommendation として解釈されている 'should' の用語を standard としてより強い意味を持つ 'shall' に置き換える修正が提案され承認されました。また 'serious incident' との用語を 'near accident' と定義しより強い意味を持たせる方針も確認されました。

3.12 CFIT/ALAR Action Group (CAAG)

3.12.1 2006年12月に日本で初めて Flight Safety Foundation CAAG Work Shop が行われ、その中で Captain Tateno が日本の状況についてプレゼンテーションを行った事とその内容を紹介しました。

4.2.5 Transair SA227, Lockhart River, Australia, 07 May 2005

4.2.5.1 RNAV (GNSS) Approach 中に発生した CFIT 事故。2007年4月4日に事故調査報告書が ATSB (オーストラリア事故調査委員会) により公表されました。オーストラリア ALPA からは RNAV (GNSS) approach の問題点について触れ、事故機の計器配列が当該 approach を行ううえで非常に高い work load を必要とすること、approach chart 表現が不適切 (主として fix に記載されている distance が runway からの距離ではなく fix 間の距離を示しており分かり難い等) また当該 runway への降下角が 3.49 度、更に offset angle が 5 度と非常に厳しい運航を強いられていることが報告されました。本件に関しては ADO, ATS, HUPER の各 committee にて更なる検討を行うことになりました。

4.2.7 Helios B737-300, near Athens, 14 Aug 2005

キプロスからアテネに向け飛行中、与圧不良による pilots の意識喪失で墜落した事故。ギリシャの当局から事故調査報告書は公表されましたが、製造メーカーである Boeing が起訴される可能性が出てきたため、「残念ながら今回は詳細な報告は出来ない」とのコメントが Boeing から出されました。

4.2.12.5 ANA DHC-8 Q400, KOCHI, JAPAN, 13 MAR 2007

ALPA Japan から高知空港で発生した DASH8-Q400 緊急着陸事故の事例に関する報告を、テレビニュースの映像も交えて行いました。今後 ADO committee にて技術的な検討を行います。

4.3.2 Miscellaneous Recent Serious Incidents and Incidents

4.3.2.1 TAP A340-300, SAO PAULO, BRAZIL, 21 FEB 2006

ポルトガルの TAP 航空の A340 がブラジルのサンパウロ国際空港への非精密進入中、誤って taxiway に着陸した事例。本件に関する新しい情報は在りませんでした。ALPA Japan から類似事例として 2007年1月6日に秋田空港で発生した KAL B737 の誘導路誤着陸事例を紹介しました。当時 ALPA Japan が速やかに当該乗員に対する support を行ったことについて Chairman から「昨年の関西国際空港におけるカンタス航空の事例に続き、ALPA Japan の適切な対応は IFALPA の相互援助の好例である」と重ねて評価されました。

<MISCELLANEOUS>

< Seatbelts Sign 点灯中の旅客負傷事故事例 >

2004年、米国南部の空港へアプローチ中のルフトハンザ航空 A340 機が突然強い揺れに遭遇し、気分を害したという乗客が損害賠償を求めて会社を訴えました。当時シートベルトサインは点灯していました。驚くことにアメリカでの下級審における判決は会社に賠償命令を認めるものでした。理由は「シートベルトサイン点灯時間が長過ぎて乗客の注意が散漫になった」からだったそうです。この判決に対し会社は控訴し、上級審にてその判決は翻ったそうです。当然のことながら当時シートベルトサインを点灯していた機長の責任追及などは全く問題にならなかったそうです。

< IFALPA Safety School の講師に ALPA Japan 館野 AA 委員長が推薦される >

今年から IFALPA の新たな安全活動として IFALPA Safety School (ISS)が始まります。これは各国からの要請に基づいて、IFALPA に任命された講師陣が安全に関する教育活動を3日間に渡り行うものです。2007年5月23日から Australia の Sydney で開催されるのを皮切りに順次世界中に赴きます。今回の IFALPA AA 委員会にてその講師の一人として ALPA Japan の館野 AA 委員長が推薦されました。今後 IFALPA 本部、ISS 運営本部の手続きを経て、館野委員長の IFALPA 講師としての具体的な活動は来年になる見込みです。

<次回 AAC は10月、中米コロンビアのボゴタです>