



IFALPA AAP Committee Meeting 出席報告

(2014.10.14-16 Abu Dhabi UAE)

1. 概要

2014年10月14日から16日まで、アラブ首長国連邦(UAE)の首都 Abu Dhabi にて、IFALPA AAP Comm. Mtg.が開催され、日本からは ALPA Japan President(日乗連議長)が参加しました。昨今発展が目覚ましい湾岸地域において、初めてこのような IFALPA の会議が実施され、地元の期待も大きい中、IFALPA 本部役員の他、各国からの代表委員、中東地域からは Etihad 航空、Saudi Arabian 航空、FAA Middle East、Dubai Air Wing、GCAA Chief Accident Investigator、GCAS Senior Manager、IATA MID East の Head of Safety/Flight Ops に加え、オブザーバーとして Boeing、AIRBUS、ECA(Europe Cockpit Association)などから 50 名を超える参加となりました。

IFALPA AAP Comm. Mtg.に先立ち、10月13日には現地 Gulf Flight Safety Council (GFSC) との合同 Meeting が開催されました。ここでは IFALPA 活動の紹介、湾岸地域の安全問題に関する報告、話し合いが行われました。湾岸地域特有の事例として、Sand Storm (砂嵐) に関係する事故、インシデントが多い事が挙げられました。また、湾岸各航空会社は非懲罰文化を目指し様々な Data Monitoring を実施しているとの事でした。

2. Accident/Incident

(1) FedEx80 (2009年3月23日、成田国際空港で発生した MD11 の事故)

MD11 に関しては、1997年に発生した JAL706 便 MD11 事故(降下中大揺れとなった事故で機長が起訴されたが無罪となった)以来、ALPA Japan が長期に渡って継続的に取り組んできた事案です。既に日本の運輸安全委員会から事故調査報告書が出されましたが、日本の警察当局は当該乗員2名を被疑者死亡で書類送検を行いました。ALPA Japan から今までの取り組みと今後の流れについてプレゼンテーションを行い、本件の問題点として、1) MD11 の機体の安定性、2)日本の警察当局による刑事捜査の在り方、の2つを提起しました。また、これらの内容は LEG Committee (法務委員会) でも議論されることになり、AAP Comm. Mtg.内での議論は一旦終了する事になりました。

(2) ANA 140 (2011年9月6日、太平洋上空で発生した B737 重大インシデント)

2011年9月6日太平洋上空を飛行中、コックピットドアスイッチとラダートリムスイッチを間違え不安定な機体姿勢となり、その後無事回復した事例です。本件に関して JTSA (日本運輸安全委員会) から重大インシデント調査報告書が出された事を受け、ALPA Japan がプレゼンテーションを行いました。

(次頁へ続く)



ヒューマンエラーや航空機デザイン等に関する様々な意見が出されましたが、米国代表から「1名の乗員が退室している時に、コックピットに1名しか残っていない状況は如何なものか？米国では客室モニターカメラ装備機であっても、コックピットに1名しか残らない状況を作ってはいけない事になっている。それは乗員による自殺やハイジャックを防止する為である」との意見が出されました。

(3) Asiana 214 (2013年7月6日、サンフランシスコ空港でのB777事故)

2013年7月6日 San Francisco 空港で発生した事故当時のサバイバル状況のプレゼンが行われました。3名の死亡者は何れもシートベルト不着用、1名は脱出後消防車に轢かれて死亡したそうです。R5 ドア付近ギャレーでベルトを締めていた客室乗務員はギャレーごと機外へ投げ出されましたが、ベルトをしっかりと着用していた為軽傷で済んだそうです。

(4) B787に関する種々のトラブル

B787のトラブルに関して、メーカーである Boeing からプレゼンテーションがありました。質疑応答の中で「B787のバッテリートラブルはその後落ち着いている。但しその他の様々なトラブルが起こっているのは事実。B707やB727も初期の段階では様々なトラブルがあったがその後落ち着いており、B787もそのような過渡期であると考える」、また、「ICI (Ice Crystal Icing) は基本的にはエンジンの問題であるが、Boeing としても早期解決に向け鋭意努力中である。現時点で目処はついていない」との発言がありました。

3. Accident/Incident Investigation

(1) AIRBUS 社の社内事故調査 “GO Team”

AIRBUS 社の社内事故調査 “GO Team” に関するプレゼンテーションが行われ、事故調査に必要な装備、Manual、ラボ（実験室）等が紹介されました。現場派遣要員は通常は一般の業務を行いながら、招集がかかると現場に派遣される体制をとっています。以前エアバスの調査員が事故調査中に命を落としたケースがあり、Security には細心の注意を払っているそうです。これに関連して ECA から「最近の事故調査形態の変化から、現場への調査員の派遣は必要無いとの論議が行われている」との意見が出されました。

(2) Press Release における丁寧な表現の必要性

IFALPA では事故時に Press Release を発行しますが、そこで使用する Format において「乗員、乗客、家族に哀悼の意を表す」としている表現を、「乗客、家族、乗員」の順番に変更すべきとの意見が出されました。

4. Data Protection

操縦室内の映像記録装置 (Cockpit Image Recorder) の設置可否について、論議が活発に行われました。現在、音声記録装置 (Cockpit Voice Recorder) の記録 Data が、メディアを通じてリークされている事例が多発している事から「操縦室内の映像の記録は許されるべきではない」との意見に集約されました。これに関連して、ヨーロッパのある国から「情報公開法の規定によって事故調査機関が保持している CVR Data も請求があった場合公開しなければならない。但し当該国の情報公開法は民間会社には適用されない。強制的なリークによる被害を最小限にするため、事故調査機関自身では音声解析を行わず、信頼のかけ

る民間会社に委託している。事故調査機関はその中から必要な部分のみを Data として入手するシステムとなっている。状況によっては、ほんの数秒しか Data として使われない事も有り得る」との報告がありました。

5. Safety Education

(1) モロッコでの IFALPA Accredited Accident Investigator 養成コース

USC(南カリフォルニア大学)から教授を招き、モロッコ ALPA 主催による”IFALPA Accredited Accident Investigator”(IFALPA から正式に認証を受けた事故調査員)の養成コースが、2015年3月16日からスタートします。現在”IFALPA Accredited Accident Investigator”は全アフリカ大陸でまだ3人しかいません。アフリカ地域では現在1,690機の航空機が飛行していますが、その内の24%が機齢30年を超えています。この地域は世界で最も事故発生率・件数が多い地域で、Investigator の養成が急務となっています。養成コースではIFALPA に設けられている”IFALPA ALPA Japan Scholarship”(※)が活用されますが、今後全アフリカ大陸で20名程度の Investigator を養成することになりました。

※ IFALPA ALPA Japan Scholarship: http://www.ifalpa.org/store/ALPA_Japan.pdf 参照

(2) ALPA International による Investigator Training Course

ALPA International(米国・カナダの合同ALPA)では、Investigator Training Course として、過酷な状況でのリカレント訓練を North Dakota の冬と夏にそれぞれ3日間実施しています。冬は極寒、夏は蚊に悩まされる極限状態・サバイバル状態での Accident Investigation 訓練は、ジャングル、砂漠、高地、海底、治安不安定といった、実際に起こり得る様々な状況の中での事故調査を想定したものとなっています。

6. その他

(1) マラリアの発症とエボラ出血熱の疑い

今年8月、ヨーロッパの大手航空会社の機長がアフリカからのフライトを終え、10日後にマラリアを発症しました。発症当時、当該機長は既に次のパターンに乗務しておりタイのバンコクからヨーロッパ本国へ戻るフライト中の機内で発熱、手の震え等の症状が出現し、インキャパシテーション状態となりました。空港到着後、救急車による緊急搬送となりましたが、エボラ出血熱の可能性を否定できない状況で様々な検査が行われ、空港から7kmしか離れていない病院に到着するまで3時間半を要したそうです。

(2) B777 における Landing G の体感と実測値の乖離

着陸時の事故、インシデントの事例に関連して、B777型機の着陸Gの値が体感と合わないとの意見が毎回出されています。Boeing としても記録されるGの値は、実際のGの値に近似はしているものの、センサーの位置や計算ロジック等の関係から、必ずしも実際の値と一致しているとは言えないため、各運航会社に無用なメンテナンスアクションを行わないよう呼びかけているそうです。

(3) IFALPA AAP Committee 副委員長 (Vice Chairman) 選挙

2014年3月にパナマで開催された総会において AAP Committee Chairman が Germany 出身の Pete Kaumanns 氏に決まりました。これに伴い Vice-Chairman の改選が行われ、Austria 出身の Peter Beer 氏と Morocco 出身の Najib Al Ibrahim 氏が当選しました。

以上