



## IFALPA AAP Committee Meeting in Bangkok 出席報告

2015年11月10~12日、タイのバンコクで IFALPA AAP Meeting (事故解析委員会) が開催されました。参加者は IFALPA 本部役員 5 名、AAP 委員 30 ヶ国から 45 名、Airbus、Boeing、ATR、Embraer から 5 名となり参加者総数は 55 名、ALPA Japan からは AAP 委員長が参加しました。

### < AAP Discussion >

昨年 ICAO (国際民間航空機関) から各国宛に出された「ICAO State Letter 15-15」(2021年1月1日以降 Cockpit Voice Recorder の記録時間を 25 時間に延長する) に対し、前回の AAP 委員会でその内容を検討し Statement の作成を行いました。残念ながら IFALPA の主張は認められず、ICAO の State Letter は原案通り発効する旨報告がなされました。

### < ASIANA 滑走路逸脱事故 >

2015年4月14日20時05分頃、広島空港にて、ASIANA 航空 162 便 (A320-200/HL7762) が RWY28 への着陸時に進入燈破損後滑走路を逸脱し、緊急脱出を行った際に負傷者が発生した事故について ALPA Japan から報告を行いました。この事故発生直後、ALPA Japan が遅滞なく救援チームを現地に派遣し乗員サポートを行ったことに対して、ALPA Korea から謝辞が述べられました。本件に関する論議の中で、外国航空機が関係する国際航空事故調査、乗員保護における言語の問題、文化の違いによる ERP (Emergency Response Plan) の難しさ、更には日本の事故調査における警察、マスコミの問題が改めて提起されました。

### < JAL 機シンガポール重大インシデント >

2015年7月シンガポール発 羽田行の日本航空 B767-300ER が、チャンギ国際空港の誘導路から離陸滑走を試みた重大インシデントに関する報告を行いました。当該機は出発 Spot から滑走路手前までの地上走行管制承認を得て地上走行開始、誘導路走行中に滑走路への進入・離陸の許可を得ました。その後、誘導路を一時的に Runway だと誤認し、疑義を抱きながらも Power をアドバンスしました。しかし、完全に Runway だと確信出来なかったために Power を絞り停止しました。

本件に関する論議の中で、シンガポール ALPA から 2000 年 10 月 31 日に台北で発生した SQ 006 便の閉鎖滑走路での事故事例が紹介されました。また香港 ALPA からは、数年前に香港国際空港でヨーロッパの外航機が誘導路からの離陸を試みて中止した同様の事例が報告されました。香港の事例では、インシデント調査後のヒューマンエラー再発防止策として、「管制機関による離陸許可は滑走路直前まで発出しない」という施策がなされたそうです。因みに当該乗員は、香港事故調査機関及び社内安全管理部門からのインタビューを受け社内訓練を行った後、約 1 週間で復帰したそうです。JAL の当該乗員が数ヶ月を経て未だに復帰していない事に対し、IFALPA 各国委員からは驚きの声上がり、「乗務離脱」や「非懲戒」に関する活発な論議がなされました。

日本の乗員にとって、海外の事故調査機関から直接インタビューを受ける事例は殆ど無く、今回は現地シンガポール ALPA 関係者の絶大なる協力のもと、対応する事が出来ました。ALPA Japan から、シンガポール ALPA による支援に対するお礼のスピーチと友好の記念品の贈呈を行いました。



～ 次回 IFALPA AAP 委員会は 2016 年秋にモロッコのカサブランカで開催予定です～