



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2005.02.24 No. 28 - 23

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

不法妨害行為に対する民間航空機の防護に関する日乗連ポリシー(案)

保安の予防対策

日乗連ポリシー セキュリティー関連(案)の説明 その3

日乗連・ALPA Japan では現在各専門分野にわたってポリシーを策定中です。特にセキュリティー問題については米国の同時多発テロ、あるいはイラク情勢の変化のなかで大きな見直しが世界の航空の中で進んでいます。今回の提案は、ICAO Annex17 第4章保安の予防対策の部分の一部です。職場内で検討していただき日乗連・ALPA Japan までご意見ををお願いします。

このニュースは ICAO annex17, IFALPA annex17 そして日本語の部分が ALPA Japan のポリシーとなり、対比できるようになっております。

POL-STAT : Policy Status (所謂 IFALPA Policy) Draft Policy : 検討中の Policy 最終頁参照

ICAO Annex17 第4章

4.1 目的

各締結国は、不法妨害行為を犯すのに使用する恐れがあり、運搬または携帯を許可されない武器、爆発物または他のいかなる危険機器も、国際民間航空に従事する航空機内に、いかなる方法にせよ、持ち込むことを防止する対策を確立しなければならない。

4.1 IFALPA recommends the following two *Recommendations* should be added to this Standard:

4.1 ALPA Japan は ICAO の標準に次の事項を加えるべきと考える。

4.1.x Such measures should include securing aircraft doors and all access points, removing loading stairs and ensuring that aircraft parked at night are well illuminated for surveillance purposes, and using electronic devices where appropriate.

POL-STAT 1987
(Reaffirmed 1997)

4.1.x ICAO ANNEX17 4.1 目的の対策は、次の事項とすべきである。航空機の Door 及び立ち入り可能な箇所の警戒、ステップカーや貨物搭載用機材の機体からの取り外し、夜間係留の場合の照明、または警備機器の使用による監視が実施されること。

4.1.y All aircraft should be equipped to both record and transmit a warning signal, both in the cockpit and to a remote position, when unauthorised access has been attempted or gained.

POL-STAT 1988
(Reaffirmed 1998)



4.1.y Cockpit への許可されない物が侵入した場合にそれを記録するとともに警報を
発する機器が、すべての航空機に装備されるべきである。

ICAO Annex17 第4章

4.2 Measures relating to aircraft (航空機に対する対策)

4.2.1 各締結国は、国際飛行に指定された始発航空機の航空機保安点検の実施を保証しなければならない。

4.2.2 各締結国は、脅威が増大する状況下での飛行に関して、その空港内の通過機駐機場で降機した乗客が
物件を機内に残さないことを確認する対策を取ることを要求しなければならない。

4.2.3 各締結国は運航者に対し、飛行中、無許可の者の乗務員専用室への立ち入りを確実に防止する適切な
対策を取ることを要求しなければならない。

4.2.1 IFALPA considers that pre-flight checks to discover weapons, sabotage or dangerous
devices on board aircraft should cover all civil transport movements be they international or
domestic flights.

POL-STAT 1987
(Reaffirmed 1997)

4.2.1 武器、兵器、危険物品の探知のために Aircraft Security Check を実施しなけれ
ば運航の用に供してはならない。

日本ではすでに導
入のため断定的に
使用

4.2.2 Should a transiting passenger fail to re-board the aircraft at an intermediate stop, all
that missing passenger's cabin and hold baggage shall be off-loaded.

POL-STAT 2003

4.2.2 乗り継ぎ旅客は、機内にいかなる物品も残してはならない。また、再搭乗を取り
やめた乗り継ぎ旅客の機内持ち込み手荷物、受託手荷物は全て取り降ろされなけ
ればならない。

4.2.3 Entry to Flight Deck/Locking of Flight Deck Door

POL-STAT 2003

Flight deck doors should be capable of being locked. The flight deck door lock should be
operable from the pilot's station.

Enhancing the security of flight deck doors is not considered to be a substitute for proper and
adequate ground security and pre-boarding screening and control. Locked doors can impact
the safety of the crews and passengers in the case of an accident or incident.

IFALPA is of the opinion that the locking of flight deck doors should function in combination
with a visual / video identification system displaying the area behind the cockpit door to the
flight deck crew while at their stations. This is considered essential for adequate access
control. Any such on-board security video data should never be transmitted outside the
aircraft. In addition, adequate procedures and communication systems between flight deck
and cabin crew must be in place.

At present, under normal conditions, the door should remain closed. IFALPA recognises that
flight deck doors may be required to be locked. Member Associations are strongly
encouraged to participate in the development of operational procedures in co-operation with
the Authorities and operators.

4.2.3 Cockpit Door は施錠可能とし、施錠は乗員が席に座ったままで操作可能なものとすべきである。地上の Security 対策、搭乗前の検査の代わりとして Cockpit Door の Security 強化があるのではない。施錠は、事故やインシデントの際、乗員や乗客の安全に影響する可能性がある。

Cockpit Door の後方区域を表示する Monitor system は、適切な Access control に不可欠なものである。施錠と組み合わせて機能すべきであり、その映像は外部に漏洩すべきでない。さらに乗員と客室乗務員の間で適切な Procedure および Communication が確立されるべきである。

4.2.x Each Contracting State shall develop measures in conjunction with all stakeholders, to counteract the threat to civil aviation aircraft arising from Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS); missiles; rocket propelled grenades; rifles and guns; etc. Such measures shall be based on a local threat analysis and also take into account the threat relative to the operation of the respective aircraft.

**DRAFT POLICY
2004**

4.2.x 日本国は兵器による民間航空への脅威に対して対策を採らなければならない。

ICAO Annex17 第4章

4.3 旅客及びその客室手荷物に関する対策

431 各締結国は、国際民間航空に従事する航空機に始発の旅客及び旅客の客室持ち込み手荷物を乗せる前に、確実に所持品の保安検査を受ける措置を確立しなければならない。

432 各締結国は、国際民間航空の運航に従事する航空機内に無許可物件が持ち込まれることを防止するため、乗り換え客、通過客及び旅客の機内持ち込み手荷物が、適切な保安管理を受ける事を保証しなければならない。

433 各締結国は、国際民間航空に従事する空港で、所持品検査地点を通過後、保安管理を受けた旅客と保安管理を受けていない他の人々との間で、混合または接触の可能性がないことを保証しなければならない。もし混合または接触があった場合は、関連する乗客及びその客室手荷物は、航空機内に持ち込む前に再度、所持品小荷物検査を受けなければならない。

4.3.1 IFALPA recommends the addition of the following Standards and Recommendations:

4.3.1 ALPA Japan は ICAO Annex17 4.3.1 の標準に加えるべきと考える。

4.3.1.x Each Contracting State shall establish measures to ensure that all passengers (including originating, transit and transfer passengers) and all objects and goods accessible in flight are subject to security screening and control.

POL-STAT 2003

4.3.1.x 全ての乗客（出発、乗換、乗り継ぎ乗客を含む）及び全ての物品は、運航が開始される以前に、Security 検査を受けなければならない。

4.3.1.y **Recommendation.** – *Any screening of passengers or baggage for security purposes should include screening for dangerous goods.*

POL-STAT 2004

Note. – Dangerous Goods can pose a safety or security threat to the aircraft and its occupants.

4.3.1.y **Recommendation.** – 乗客及び機内持ち込み手荷物のすべての検査は、危険物検査を含まなければならない。

Note. – Dangerous Goods は、航空機及び搭乗者の安全及びセキュリティに対する脅威となる。

4.3.1.z Any screening undertaken for security purposes shall be divorced from any inspection undertaken for purposes of customs or narcotics control and shall be handled by personnel trained specially in such duties.

POL-STAT 2003

4.3.1.z セキュリティ検査は、税関、麻薬取締りの捜査とは目的を別にするもので、そのための教育、訓練を受けたものが実施しなければならない。

IFALPA Administration Manual 抜粋

TYPES OF POLICY

Resolutions

Policies, once accepted, have different degrees of status. The highest status is a Resolution (RES), which has a definitive life of two years but can be renewed by an affirmative vote of the Member Associations at a Conference. A Resolution calls upon Member Associations to take action to carry out a policy. It therefore requires a large majority to pass, and Member Associations that vote against a Resolution, are prohibited by the Federation's Covenant from any attempt to undermine its effect or importance.

Policy Statements

The next status of policy is a Policy Statement (POL-STAT). These form most of the discussion items at an Annual Conference. They require a smaller majority than Resolutions and are statements of the Federation's views on a particular subject. They generally do not call upon Member Associations to take specific action, and are addressed to other bodies such as ICAO and often contain suggestions for changes to existing international regulations.

Draft Policy

The third level of policy status is Draft Policy (DP). This is a statement or opinion which is believed to be generally correct but which may need more study and development before it can be considered as mature policy. Draft Policy proposals from the Committees are often sent out to Member Associations by the Draft Release system but always with the facility for referral to a Conference if three or more MA's consider it necessary.