



ルーマニアでの航空事故裁判の経緯

別のニュースでお伝えしました IASS 2010 の発表の 1 つで管制官の刑事責任に関するものをお伝えします。

1. Just Culture

世界の航空界においては、重大な過失または故意によるインシデント・事故でない限り刑事罰を科さず、事故再発防止に力を入れる傾向が大勢を占めます。この考えは Sidney Dekker の著作 Just Culture で詳しく論じられており、和訳本も出版されています。以下に紹介する事例は、検察当局が最初はその傾向を尊重し起訴猶予としていたものの、後になって話が複雑化したケースです。

2. Runway Incursion

本来滑走路に進入、横断、離着陸を行ってはならない航空機、車両、人が滑走路に入ることを Runway Incursion と呼び、航空界ではその減少に努力しています。しかしながら、管制官の指示を古典的手段である無線電話で伝えるだけのシステムでは、聞き違い、勘違いなどが多く発生し、Runway Incursion は多く発生しております。概数で言えば、米国では 1 日に 3 件発生し、EU 諸国では 1 日に 2 件とされています。この種インシデント等を防止するための安全施策も徐々に向上していますが、まだ十分とは言えないと思われま

3. Runway Incursion 原因の概略

ヨーロッパの統計では、Runway Incursion の原因となった人は、76% がパイロット、23% が車両運転者等、そして 1% が管制官とされています。しかし大多数の場合、管制官が追加の指示を出して危機を回避しているのも事実です。しかし下記のケースでは管制官が間違い、天候も悪かったため、他の当事者には事故を防ぐ手段がありませんでした。

4. ルーマニアのブカレスト空港での事故

2007年12月30日現地時刻午前11時においてブカレスト空港では、視程 100m、RVR(滑走路視程) 350-450m の着氷性の濃霧、気温零下 5°C、風速 1-2m という気象状況でした。滑走路 08R の中心線灯の作業のため、車両 2 台作業員 4 名が滑走路に入ることが認められました。

しかし 11:04 着陸機があるため待避を指示されたのち、11:06 に滑走路内での作業再開が認められ、滑走路末端から 600m と 1500m の 2 箇所で行われていました。

(次頁へ続く)



その後、管制官はこの作業を完全に失念し、11:25:13 に Tarom 社の B737-300 に滑走路内で離陸待機を認め、11:26:07 に離陸許可を出しました。管制官は 11:26:40 から 11:26:50 の間に「滑走路内に作業車はまだ居るか。もし居るなら至急待避せよ」と無線で言いましたが、もう返答はありませんでした。B737 は 90kt (167 km/h) まで加速したところで、滑走路末端から 600m に停車していた工事車両と衝突しました。B737 は左エンジンと左主車輪に損傷を負い、離陸端より 950m、滑走路中心線より左 137m の芝生内で停止しました。幸い火災は起こらず、航空機搭乗者、工事関係者ともに死傷者は出ませんでした。117 名の乗客の大部分は次の便で目的地に向かいました。

5. 乗客（の一部）は高額の慰謝料を要求

人数は確認していませんが、乗客は 52 万ユーロ（約 5800 万円）の慰謝料を要求し民事裁判を起こしました。裁判所は、乗客の要求を一切認めず、裁判費用は原告（乗客）負担とするという判決を言いわたしました。これを不服に思った乗客は「管制官を罰せよ」という運動を起こしました。

6. 検察はマスコミに押されて管制官を起訴

ルーマニアのマスコミはこれら乗客側に立って管制官の刑事処罰を求める論調となりました。検察はマスコミ論調に押される形で当該管制官を起訴しました。はたして管制官個人の責任だけと言えるケースでしょうか。

7. 個人的感想

Flight Safety Foundation の Aviation Safety Network には事故報告書ではなく概要しか掲載されていませんので、詳細は分からぬ部分があります。以下は個人的疑問となりますが、少し列記します。まず第一に視程 100m の濃霧の中で滑走路灯火の修理点検を行う必然性があったのでしょうか。その作業実施は誰が決めたのでしょうか。滑走路内に車両とか人が立ち入ったときの管制塔内での安全維持の方策は設定されていたのでしょうか。空港内監視レーダーがあれば車両の存在は容易に分かる筈ですが、設置されていなかったのでしょうか。

続報が入ればお伝えするつもりです。

以上