



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2003.11.18 No.27 - 19

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

## IFALPA AAC BEIJING 報告

IFALPA AAC(Accident Analysis Committee)と Safety Seminar が10月13日から4日間、北京で開催されました。日本からは館野 洋彰 AA(事故対策委員会)委員長と茂成 勝造委員が出席しました。今回の北京での開催の目的は、約10万人で組織するIFALPAが、今後世界最大の航空市場になると予想される中国約8000人の乗員のIFALPA加盟の調整であり、IFALPA会長や本部役員も出席し、中国からはAir China(中国国際航空公司)会長: LI JIA XIANG, CHIEF PILOT, GAO DIAN BANG, CCAA(中国民航協会)副会長: LIN SHAO YONG, FLT. TECHNIQUE COMMITTEE(飛行技術検討委員会)会長: XU BAILING, 総書記: BAN YONG KUAN が参加し、以下の日程で会議が開催されました。

- 10/13 0900-1700 OPENING CEREMONY at Air China Training Center  
講演: Cap. Paul McCarthy, Cap Carlos Limon, Cap. Gavin McKellar
- 10/14 0900-1700 AAC meeting
- 10/15 0900-1700 AAC meeting
- 10/16 0830-1200 AAC meeting

基調講演では、Cap. Paul McCarthy が、ICAO 国際条約批准国である中国に於いて ANNEX13 が西欧諸国と同等の基準「故意またはアルコール・薬物等の影響下で事故を起こした乗員は刑事罰の対象であるとしても、不可抗力や、過失で事故に遭遇した乗員に刑事罰を追求する事は、事故原因の究明を妨げ同種事故の再発を防ぐ事ができず社会の利益にならない。」という考え方に基づき運用される必要がある旨の講演をおこないました。

AAC Meeting では予め準備されていた議題について議論がかわされました。議事に先立ち ALPA-Japan が6月に東京で開催された IFALPA AAC 終了後、会長 Denis Dolan, Paul McCarthy 氏らの法務省、国土交通省、外務省への訪問について謝辞を述べました。

### [ Agenda 2.2.4 ] KAL Boeing MD-11, SHANGHAI, CHINA, APR.15 1999

韓国 ALPA が MD-11 の上海事故に関する事故調査報告書について反論しました。当該便機長は上海便乗務2回目、副操縦士は1回目であったが、欧州便でロシア内の運航経験がありメートル/フィート換算には習熟しており、副操縦士が上海離陸後“Maintain 1500ft”と Call していることが CVR に記録されているものの、『それはいつもの習慣で、現実には、MCP に 1500M=4900ft と SET していると十分考えられる。』と主張しました。



[ Agenda 2.2.11 ] SQ B747-400, TAIPEI, TAIWAN, OCT.31 2000

閉鎖 R/W05R の ALS が点灯されていた事が、05R からの離陸を誘発した可能性があるとの報告があり、AGE 委員会より当局に対し飛行場施設の適切な運用を要求することになりました。

[ Agenda 2.2.12 ] JAL/B747/DC10 YAIZU, TOKYO, JAPAN, JAN.31 2001

Alpa-JAPAN が、JAL907 便機長および管制官 2 名が警視庁により 5 月に書類送検され、今後起訴される可能性が高く、注意深くモニターが必要と報告しました。この後、Alpa-Japan, Taiwan-Alpa, Singapore-Alpa が乗員の刑事告訴について今後協力して対応する事を確認しました。

[ Agenda 5.1 ] ICAO ANNEX13 の改定提案

ANNEX13 Chapter 5.4.1, 5.10, 5.12, 5.24 等の IF ALPA の改定案について、Mr. Milton Wylie( ICAO Technical Officer of Accident Investigation and Prevention Section ) が現在の状況について以下説明しました。

現 5.4.1 “ Any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability should be separate from any investigation conducted under provision of this Annex.”

下線部を, independent of に書き換えさらに 5.4.2 として下記の文章を追加する。

5.4.2 The technical accident/incident investigation shall independent of and take priority over judicial investigations/proceedings, which seek to apportion blame.

5.12 Non-disclosure of records.

5.12 の後に “ In no case shall the identity of the persons involved be disclosed to the public.” の文を追加する。

[ Agenda 5.2 ] CRIMINAL LIABILITY OF PILOTS INVOLVED IN ACCIDENTS

ALPA-Japan が、10/15 JAL706 便 第 18 回公判において、現役航空事故調査官が証言を行い、名古屋地裁裁判長が事故調査報告書を刑事裁判の証拠として採用した事を報告しました。日乗連の抗議声明を支援するため、IFALPA として声明文を発表することが確認されました。また日本の領空内で発生した航空機事故では、乗員の刑事責任が追及される可能性があるため、日本で運航する外国籍乗員を守るために作成した「Accident Response Scheme」について説明を行いました。この後 Cap. Paul McCarthy がオブザーブ参加の中国乗員に対して 10/10 東京弁護士会館で行われた「航空事故における刑事責任」の講演内容を要約して説明しました。彼は、『事故後、乗員の刑事責任を追及すれば、何故過ちが発生したかを学ぶことが出来ず再発は防げない。事故と犯罪は区別されるべきもので、犯罪はそれが意識的に実行されたものであり、事故とは防ぎ得ない過ちを人間が起こしたものである。』と話し、その後、現代の高度に複雑化した社会でのシステム性事故（原発、医療、航空機事故等）における個人の刑事責任追及の問題点について説明しました。

\*次回 IFALPA AAC は、2004 年 5 月 Seattle Boeing Field において開催予定です。