



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2005.05.24 No. 28 - 31

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 AA 委員会 in Germany 報告 >

EU では2005年7月までに、 飛行データ保護を法制化

5月17日から19日にかけてドイツ・Frankfurt近郊の町 Oestrich Winkel で IFALPA AA(事故解析)委員会が開催されました。今回は21カ国、24名の代表と ICAO(国際民間航空条約機構)、BOEING、AIRBUS等からの observer を含め参加総数30名、日本からは ALPA Japan 館野 AA 委員長が出席しました。そして会議では各国の事故、インシデントに関する報告や、安全に関する取り組み、特に ICAO ANNEX 13(第13付属書:事故調査)の取り扱いや、刑事責任追求に関する問題点、APM(事故防止マニュアル)の内容についての討議が行なわれました。

現在 EU(European Union)においては、飛行データの保護を各国の法制度に反映させる為の措置として、European Directive が発効し、各国に対し2005年7月までに法整備を行なう事を求めています。これを受けてオランダでは既に2005年1月に国内法が改正され article 69 に反映されています。

日本からは JAL706 便事故の名古屋地方裁判所に於ける判決が無罪になったにも拘らず検察当局が控訴、控訴趣意書を提出期限の三日前にやっと提出し、現在弁護側で答弁書の作成に当たっている状況である事、更に JAL907 便事故の管制官に対する刑事裁判が進行中である事を報告しました。加えて ICAO が2005年から三年間にわたり加盟各国の条約の実施状況等の audit(監査)を実施する事に関して、「日本では ANNEX 13 の運用に問題があるので注意深く監査を実施してもらいたい」旨申し入れを行ないましたが、残念ながら ICAO の代表からは明確な意思表示を受ける事は出来ませんでした。

またオーストラリアの QANTAS 航空 SYD-AKL 便で発生したニアミス事例に関して、地元警察が ATSB(オーストラリア事故調査委員会)の調査に関与して刑事捜査を行なう事が無かった事、さらに ALPA Australia では JAL706 便の刑事裁判の状況をふまえ、不当な司法捜査が行なわれないよう常に警戒をしていた事などが報告されました。

(裏面へ続く)



更に 2004 年 11 月 28 日にスペイン、Madrid 国際空港で KLM1673 便が Birds Strike によって滑走路を逸脱した事故の調査において、国内法で飛行データの保護（司法警察の捜査資料に出来ない）を既に規定しているスペインに対し、当時国内法整備が不十分だったオランダでは自国から情報が流出し司法警察の資料となる事を危惧し、KLM は自主的にその調査を中止した事が報告されました。

続いて 2002 年 7 月 1 日ドイツ Uberlingen 上空で発生した DHLB-757 機と TU-154 機との空中衝突事故に関して、当時ドイツの Investigator In Charge（主任事故調査官）であった Jorg Schoneberg 氏による事故調査に関するプレゼンテーションが行われました。そしてこの事故が発生する以前に IFALPA AA 委員会で日本から JAL907 便ニアミス事故の報告が行なわれていたにも拘らず、その教訓が生かされなかった事は残念に思うというコメントが寄せられました。

その他 EU においては 2005 年末までに、単発機の夜間に於ける計器飛行を禁止する方針が決定され、2005 年末までに実施が義務付けられます。（ノルウェー、スイス、イギリスでは既に実施済み）

また日本からは 2005 年 1 月に新千歳空港で発生した Runway Incursion の事例、4 月に羽田で発生した閉鎖滑走路への着陸指示の事例に関する報告を行いました。これに対し Vereinigung Cockpit（German ALPA）から、ドイツにおいては 2003 年 1 年間だけで 126 件もの Runway Incursion が発生し、Munich Airport においては、その防止策として Ground Radar Alert System が導入されたが Nuisance Warning の多発によって現在その警報システムは機能していない事が報告されました。

そして日本で 4 月に発生した JR 西日本の鉄道事故や阪神大震災、JAL123 便御巣鷹山事故の関係者に対するストレスケアの問題に言及し、既にアメリカ、オーストラリア、オランダ等で実施されている被災者家族支援法の重要性に関する報告を行い、各国に情報提供を呼びかけました。

最後に IFALPA manual 類の見直しが行なわれました。特に文中の用語としての「should」と「shall」の取り扱いに関しては「should」はあくまで recommended practice であり、「shall」は standard としてその強制力はより強い事が改めて確認されました。皆さんが ANNEX 等をご覧になる時にはその表現の相違に気を付けて下さい。

次回 IFALPA AA 委員会は 10 月に香港で開催予定です。