



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2006.1.16

No. 29 - 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
E-mail: office@alpajapan.org

IFALPA SEC委員会/ IATA AVSEC WORLD 2005 参加報告

2005年10月24-25日に、スイス ジュネーブにおいて開催。参加はメンバー25名(16協会)、他団体のオブザーバー(ECA、IATA、ICAO、UFO、UPU)6名、委員会担当 IFALPA 事務員2名、PO 及び委員長、副委員長3名の合計36名でした。

IFALPA Security 委員会は、IATA SEC 委員会と、OBS、意見交換などの協調活動を行っており、昨年引き続き IATA AVSEC WORLD (10月26-28日開催)の協力者となっています。

IFALPA SEC 委員会 SEC 関連のポリシーについて(次回総会提案予定)

搭乗者数の確認(Headcounts)の提案

現行の空港での乗客の取扱いは、搭乗者数カウントは、Ship sideでの搭乗者数のカウントは実施されておらず、ゲートでのカウントに頼っているのが現状です。(一部Airlineでは全便に機内カウント実施中)

ゲートでの誤カウントがあった場合、搭乗者数とCheck in数の符号は困難であり、結果として、搭乗者以外の手荷物の輸送や、不法搭乗者の搭乗を許すことになる。搭乗者数の確認は、ゲートでのカウントのみに頼ることは止めて、Ship sideでのカウント実施により、安全に Redundancy を確保すべきである。

PASSENGER, BAGGAGE AND TICKET RECONCILIATION

(POL STAT 2000 追加Draft Policy)

4.3.x.1 Passenger number reconciliation shall not be based solely on the number counted at the departure gate. Redundancy shall be achieved by verifying the actual number on board with a passenger headcount prior to take-off.

操縦室ドアを「二重」にする提案

ハイジャック対策として、操縦室ドアの強化型(Phase 2 Door)への改装、CCTV(操縦室扉周辺の監視用ビデオ)の設置、立入りの際の連絡方法の設定などが実施されてきました。

今回の提案は、従来の「今後開発される大型機への二重扉の設置要求」から、さらに「現行機の二重扉への改修と、ハイジャックにより操縦室扉が開かれた場合でも侵入防止対策」を要求します。

DOUBLE-DOOR SYSTEM FOR ACCESS TO THE FLIGHT DECK

1. New Large Aircraft (NLA) should have a **Phase 2** double-door security system. One toilet and a minimum of one cockpit crew rest facility area should be located forward of the rearmost door. Any other crew rest facilities should be equipped with lockable doors. The double-door system should not hinder emergency operation. (DRAFT POLICY 1)
2. Existing Large Aircraft should be modified to meet the provisions in 1. above. (DRAFT POLICY 2)
3. All aircraft required to be fitted with a Phase 2 door should have a secondary barrier system. Such a system should provide a means of preventing access to the flight deck by unauthorized persons when the flight deck door is open (DRAFT POLICY 3)



Aviation Security World 2005 報告

(IATA主催 IFALPA協力 10月26 - 28日 ジュネーブ)

SEC関連の情報収集に役割り :

本セミナーは、最近一年間の「セキュリティ」の取組み報告、発表と、参加者の質問および意見交流を目的として開催されたものです。参加者は、政府機関、空港管理者、航空輸送事業者等のSecurity 担当者などの約700名で、普段接する機会の少ない異業種間の情報交換を得る、大切な機会となっています。

Security機器の展示も :

セミナー会場のかたわらでは、メーカーなどによるSecurity 関連機器の展示が行なわれました。展示ブースには、X線による手荷物検査機、磁気性の金属探知検査機の各種、最新の爆発物探知装置、導入が進む各種の生態認証システム、「Anti-Tail Gate」(前の人に続いて入ることが出来ない)機能付き総合検査機などが一堂に会し、通常は秘密扱いの保安機器の機能説明には興味が尽きないものがあります。

生態認証のSecurity機器の多様化 :

「生態認証」は、静脈・虹彩・指紋・顔・手形・音声・筆跡などを利用した厳格な本人確認技術として注目され、特に、静脈・虹彩・指紋は個人ごとに異なり、成長してもあまり変化しないことから、本人識別の確率が高いとされています。情報技術の活用により、渡航にかかわる旅客の諸手続の簡素化、及びセキュリティ強化の目的で応用が進められてきました。ICAOでは、渡航文書への生体情報導入に関する国際標準の策定作業が進められており、本人認証のための生体情報として非接触ICに記録された「顔画像」の利用(各国の任意で指紋と虹彩の利用も認める)を支持する旨が決定され、各国では導入が加速しています。しかし、国内ではこうした新技術の導入の遅れから、依然として「番号で開錠する方法」が続いています。番号流出などの事故防止のためにも、実態的に効果のある方法が求められていると言えます。

CGOのSecurity向上が緊急の課題 :

この30年間(2000年まで)に航空貨物輸送量は、実に950%に増加して来たが、更に2020年には、現在の200%以上に達する」とされ、輸送対象物の多様化や集積スペース問題などから、今後「CGO専門空港建設も視野に入れる新たな流通方策の開発が必要な状況」(IATA)とされています。

貨物専用便は、乗客便とは、別「基準」適用 :

これまで貨物機がハジッコの対象となることはあまり無く、また航空貨物輸送量の急速な伸びから、むしろ輸送効率化がより重視されました。効率化を目指し、日本でも10月に導入されたRegulated Agent制も、乗客便と異なる基準の理由は、次のようなものです。

貨物輸送を発注する特定荷主の身元は確認されており充分信頼できる。

運送事業者の安全対策が貨物の安全性を保証している。貨物には確かにハジッコとなる乗客はいないし「Suicide Bomber」もいないと言うことでしょうか。

貨物便がテロに狙われている :

しかし、最近のテロ対策情勢は、「検査が厳しくなった乗客便より、対策の脆弱なCGO便に対する脅威が増している」と指摘しています。また放射性物質などの紛失が多数報告される危険物輸送の問題などからも、Security 対策強化が注目される状況です。

IFALPAの要求はCGO便にもPAX 便と同じ扱い :

セミナーでは、米国の貨物専門会社から、乗客便と「同じスタンダードの必要性に疑問がある」という意見が出され、会場から反対意見が挙がり、セミナーが紛糾する場面もありました。貨物専用便のScreening 問題は、今後の大きな課題であり、危険物輸送を含め、貨物輸送のSecurity 対策の抜本的な見直しが必要であるという認識ですが、どのように実現するか早急な取組みと監視が必要です。