

重大インシデントに該当する事態の改正

① ICAO Annex 13 の改定に伴う航空法施行規則の改定

2020年7月にICAO Annex 13の12th editionが発効し、それに伴って航空法、航空法施行規則も一部改定され、11月5日に発効しました。今回はその中から、重大インシデントに該当する事態の改正についてご紹介します。以下は施行規則第166条の4の該当部分です。

以下の2点を、重大インシデントに該当する事態として追加・明記する。

- (1) 着陸中に翼端、発動機覆いその他の航空機の一部を地表面に接触させた事態
- (2) 車両等が使用中の滑走路、指示された滑走路と異なる滑走路、誘導路等における離着陸又はその中止若しくは試み 「航空法施行規則の一部を改正する省令案等について」より抜粋

(1)については、これまで当該航空機の修理が施行規則第5条の6の大修理に該当する場合、「航空機事故」として施行規則165条の3に記されていました。

(2)は新たに設けられた記載内容ですが、この事象が重大インシデントとして認定された事例が過去にあります。

② 航空機の一部を接触させた事態に該当する近年の傾向

近年、航空機事故や重大インシデントに認定されなかった航空機尾部接地やエンジンカウリングの接触事例が、毎年数件報告されていました。今改定によってこうした事例は今後、重大インシデントとして認定されることになるでしょう。

③ ICAO Annex 13 の準拠と日本の現状

今施行規則の改定は、ICAO Annex 13の改定に合わせて実施されたものです。これまで非該当だったイレギュラー運航が、重大インシデントとして調査の対象範囲に含まれることは再発防止の観点から有効であり、ALPA Japan/日乗連も望ましい方向性だと考えています。

一方で、日本においては「運輸安全委員会の調査」と「警察による捜査」の分離がされていないこと、またヒューマンエラーのみに焦点が当たる文化的な傾向、といった課題があります。そのため、一旦重大インシデントに認定されると、当該乗員に対する不必要な乗務停止や責任追求の可能性、また本来の事故調査の目的から外れ、処罰の対象となる事例が増加することなどが懸念されます。

ALPA Japan/日乗連は、日本の事故調査がICAO Annex 13に準拠したものとなるよう今後も働きかけを行うと共に、事故やインシデントの発生そのものを防止できるよう、安全啓蒙活動について引き続き取り組んでいきます。

以上