

国際民間航空条約 第 13 付属書

第 8 版 1 9 9 4 年 7 月

本版は、1994 年 3 月 24 日以前に理事会で採択されたすべての改訂を統合したものであり、1994 年 11 月 10 日をもって従来の第 13 付属書に代えるものである。

標準及び勧告方式の適用に関する情報については、第 2 章及び序文を参照すること。

国際民間航空機関 (ICAO) 財団法人 航空振興財団 (1995 年 3 月)

目 次

序文.....	5
第 1 章 定 義.....	16
第 2 章 適 用.....	20
第 3 章 通 則.....	21
調査の目的.....	21
証拠の保全、航空機の保管及び移動.....	21
発生国の責任.....	21
通則.....	21
登録国又は運航国からの要求.....	22
設計国又は製造国からの要求.....	22
保管の解除.....	22
第 4 章 通 知.....	23
締約国の領域内で発生した他の締約国の 航空機の事故又は重大インシデント.....	23
発生国の責任.....	23
送付.....	23
様式及び内容.....	23
国語.....	24
追加情報.....	24
登録国及び運航国の責任.....	25
情報 — 参加.....	25
設計国及び製造国の責任.....	25
参加及び立会い.....	25
登録国の領域内、非締約国内の領域内又はいかなる国の領域にも 属さない区域で発生した事故又は重大インシデント.....	25
登録国の責任.....	25
送付.....	25
運航国、設計国及び製造国の責任.....	26
情報 — 参加.....	26
第 5 章 調 査.....	27
調査を開始し実施する責任.....	27
締約国の領域内で発生した他の締約国の航空機の 事故又は重大インシデント.....	27
発生国.....	27
非締約国の領域内で発生した事故又は重大インシデント.....	27

登録国.....	27
いかなる国の領域にも属さない区域で発生した 事故又は重大インシデント.....	27
登録国.....	27
調査の組織及び実施.....	28
調査実施国の責任.....	28
通則.....	28
主管調査官 — 開始.....	28
主管調査官 — 立入り及び管理.....	28
フライト・レコーダ 事故及び重大インシデント.....	29
フライト・レコーダ インシデント.....	29
検視.....	29
調整 — 司法当局.....	29
航空保安当局への通報.....	30
記録の開示.....	30
調査の再開.....	31
他国の責任.....	31
情報 — 事故及びインシデント.....	31
関連情報 — 事故及びインシデント.....	31
登録国及び運航国の責任.....	31
フライト・レコーダ 事故及び重大インシデント.....	31
組織の情報.....	32
調査への参加.....	32
登録国及び運航国の参加.....	32
権利.....	32
運航者 — 顧問.....	32
義務.....	32
設計国及び製造国の参加.....	32
権利.....	32
義務.....	33
他 国 の 参 加	33
権 利	33
代表の権限.....	33
顧 問	33
参加.....	34
義務.....	35
自国民が死亡し、又は重傷を負った国の参加.....	35
権利及び権限.....	35
 第 6 章 報 告.....	 36
予備報告書.....	36
調査実施国の責任 事故がいかなる場所で発生しても.....	36
2,250kg を超える航空機.....	36
2,250kg 以下の航空機.....	36
予備報告書の様式と送付.....	37
使用国語.....	37
コーデイング	37
送付.....	37
事故 / インシデント・データ報告書.....	37
調査実施国の責任 事故がいかなる場所で発生しても.....	37
2,250kg を超える航空機.....	38
インシデント調査実施国の責任 インシデントがいかなる 場所で発生しても.....	38
5,700kg を超える航空機.....	38
調査実施国の責任 — 追加情報.....	38
事故及びインシデント（いかなる場所で発生しても）.....	38

最終報告書.....	38
調査実施国の責任.....	38
協議.....	38
受領国.....	39
最終報告書の公刊.....	39
最終報告書の国際配布.....	39
他国の責任.....	40
公刊 ー 同意.....	40
インシデント情報の送付.....	40
調査実施国の責任.....	40
他国にとって関心ある事柄.....	40
第 7 章 事故防止策.....	41
調査実施国の責任.....	41
迅速な防止策.....	41
報告書の分析 ー 防止策.....	41
インシデント報告制度.....	41
データベース・システム.....	41
安全勧告 ー 送付.....	42
安全勧告を受理した国の責任.....	42
安全勧告に対する措置.....	42
付録 最終報告書の様式.....	43
第 13 付属書の添付	
添付 A リース機、チャーター機又はインターチェンジ機にかかわる航空機事故及びインシデントに 関する運航国の権利と義務	49
添付 B 通知及び報告の点検表.....	50
添付 C 締約国間における最終報告書の交換及び締約国が入手可能な 最終報告書のリストの公刊.....	53
添付 D 重大インシデント例リスト.....	54

序 文

歴 史 的 背 景

「航空機事故についての標準及び勧告方式」は、国際民間航空条約（1944年シカゴ）第37条に従い、理事会で1951年4月11日に初めて採決され、「条約月の第1回事故調査部会の勧告を、1947年2月の第2回事故調査部会で改訂したものに基いている。

第14回総会（1962年8～9月ローマ）は、航空機事故調査について審議を行い、決議A14-22及びA14-27、付録P*を採択した。すなわち、

- 1) 理事会に下記を指示した。

「a) 航空機事故の調査報告書が、特に大型輸送機に関する報告を迅速に利用できるために、全締約国

に対してこれらの配布が促進されるように各国の使用方式の統一化を研究すること。

b) 製造国又はその航空機の型式を最初に証明した国が、妥当な場合であって、かつ、招請により、事故調査の助言又は協議のために、有能な専門家を参加させる方法の可能性を研究すること、そしてこの研究の結果に照らし、

i) 専門家の知識をできる限り最大限に活用することと、そのことを全締約国に通知する最も実行可能な方法を決定すること。

ii) 航空の安全に寄与するため、このような専門家の活用に協力するよう全締約国に促すこと。」

2) 「全締約国は、航空機事故特に大型輸送機事故を、製造国又はその航空機の型式を最初に証明した国に、通知行為が妥当と考えるときには、時期を失せず通知すること」を促した。

さらに、決議 A14 - 27、付録 P で、総会において、事故調査に関し、他国の製造に係る航空機の事故が発生した締約国は、できる限り早く製造国に対して、航空機又はその装備品の滞空性に反映し、又は安全性の向上に寄与する調査結果の情報を連絡することが、航空安全の推進に大いに重要であると決議した。表 A は、その後の改訂の起源、内容並びに理事会の採択日、発効日及び適用日を示している。

*第 15 回総会 (1965 年 6 ~ 7 月 モントリオール) は、決議 A14 - 22 及び決議 A14 - 27、付録 P の決議を総合して、それに代わる決議 A15 - 8、付録 P を採択した。

適 用

条約第 37 条に従って付属書が採択されているが、航空機事故調査は、それ自体条約第 26 条の問題である。条約第 26 条は、航空機事故の発生国が、一定の事象下の調査を開始すること及び自国の法令の許す限り ICAO 方式に従って調査する義務を課している。しかしながら、条約第 26 条は、航空機事故調査の分野で更に進んだ措置をとることを妨げず、かつ、この付属書に定められた方式は、条約第 26 条によって開始した調査のみに限定するものでなく、本付属書で定義しているいかなる「航空機事故」の調査の場合にも適用される。

条約第 26 条と、この付属書の規定を矛盾なく把握するために、次の原則が守られている。

a) 条約第 37 条は、航空機事故調査に関する付属書の改訂を規制する条文であるが、付属書の内容は、条約第 26 条の明文又はその他の条文と相反してはならないし、また、条約の精神及び意図を侵すいかなる規定も含むべきではない。

b) 上記 a) に従う限り付属書は、条約第 26 条又はその他の条文に規定されているかどうかに関係なく、いかなる関連事項をも扱ってよい。例えば、付属書が、登録国及び事故発生国以外の国の権利及び義務を扱うことは条約違反ではない。同様に、付属書は、事故調査に立ち会うよう条約第 26 条で権限を与えられたオブザーバーに与えるべき特権を扱って差し支えない。これらについては、条約第 26 条は規定していない事項である。また、付属書は、条約第 26 条の規定に含まれない種類の事故をも扱って差し支えない。

第 13 付属書と条約第 26 条との関係

条約第 26 条と現付属書との関係を明らかにするために、理事会は、1951 年 4 月 13 日の第 12 会期の第 20 回会議において、次の追加情報を採択した。

条約第 26 条は、航空機事故の発生した国が、「自国の法令の許す限り国際民間航空機関の勧告する手続きに従って、事故の調査を行うものとする」と規定し、さらに、

理事会は、1951 年 4 月 11 日の第 12 会期の第 18 回会議において、航空機事故調査についての第 13 付属書を採択したので、

理事会は、死亡又は重傷を伴い、条約第 26 条によって開始される事故の調査のため、締約国が従う方式として、条約の第 13 付属書「航空機事故調査についての標準及び勧告方式」を勧告する。

了解事項

1) 締約国は、条約第 38 条により、第 13 付属書の条文に背離することができるが、条約第 26 条の事故に関しては、「事故発生国は、調査を開始し」、「航空機登録国は、調査に立ち会うものを任命する機会を与えられなければならない」、かつ、「調査実施国は、その国に対し、事故に関する報告及び所見を通知しなければならない」。

2) ここで勧告された方式は、航空機事故が「航空機又は航空保安施設の重大な技術的欠陥を示す」が、死亡又は重傷を伴わないときは適用されない。その場合、ICAO が勧告するまでは、条約第 26 条の義務に従うことを条件として、関係国の国内手続きに従って調査を実施しなければならない。付属書で述べる代表及び顧問は、ともに条約第 26 条による調査に立ち会う権利を与えられたオブザーバーである。

締約国の措置

相違点の通告 締約国は、条約第 38 条で課せられる義務に注意する必要がある。すなわち、締約国は、自国の規制及び方式とこの付属書の国際標準及びその後の改訂との間の相違点について、当機関に通告することを要求される。締約国は、この付属書中の勧告方式及びその後の改訂との相違についても、その相違を通告することが航空の安全のために重要であるときには、相違通告が要請される。さらに、締約国は、引き続き生ずる相違点について、又は以前に通告した相違点の撤回について、当機関に絶えず報告するよう要請される。相違通告は、本付属書の各改訂の採択後、直ちに締約国に送付される。

締約国は、条約第 38 条で課せられる義務に加え、航空情報に記載された国内規制及び方式と関連の ICAO 標準及び勧告方式との間に存在する相違点の公表について、第 15 付属書の規定に注意する必要がある。

付属書本文の国内法規での使用 理事会は 1948 年 4 月 13 日、法規的な性質の ICAO の正確な用語を自国の国内法規にできる限り使用し、また、この航空の安全と秩序のため重要な国内法規を含み、その標準からの背離を国内法規に同用語を使用して付記することが望ましいということに関し、締約国の注意を喚起すべき決議を採択した。しかしながら、第 13 付属書の標準及び勧告方式は、広く適用され得るものであるけれども、更に国内法典の立法化を完全なものにするためには、多くの場合敷えんする必要がある。

付属書構成の性格

付属書は、次の部分から構成されるが、その各部分は、いずれの付属書においても記述されるとは限らない。それらは、次の性格のものである。

1. 付属書本体を構成するもの

- a) 標準及び勧告方式は、条約に従って理事会で採択され、次のように定義された。
標準 物理的特性、形態、施設、性能、人員及び手順に関する細則であって、その統一的適用が国際航空の安全又は正確のため必要と認められ、締約国が条約によって遵守しなければならず、遵守不可能の場合には、同条第 38 条により理事会への通告が義務づけられているもの。
- 勧告方式 物理的特性、形態、施設、性能、人員及び手順に関する細則であって、その統一的適用が国際航空の安全、又は正確及び能率上望ましいと認められ、締約国が条約に従って努力すべきもの。
- b) 付録 便宜上区分された資料からなり、理事会で採択された標準及び勧告方式を形成する。
- c) 条文、標準及び勧告方式の適用について規定している。
- d) 定義、標準及び勧告方式中に使用される用語で、自明のものではなく辞書どおりの意味ではない。定義は独立した性格のものではないが、用語の意味の変更は規定に影響してくるので、標準及び勧告方式には不可欠なものである。

2. 標準及び勧告方式とともに公刊することを理事会で承認された事項

- a) 序文 理事会の措置に基づく歴史的かつ説明的な資料からなり、条約及び採択の決議に基づく標準及び勧告方式の適用に関する締約国の義務についての説明を含む。
- b) 前置き 付属書の各部、各章又は各節の冒頭において、本文の適用の理解を助けるために導入された説明資料からなる。
- c) 注 疑問のある標準又は勧告方式について具体的情報又は参考を示すため、適宜本文中に含まれているが、標準又は勧告方式の構成部分ではない。
- d) 添付 標準及び勧告方式の補足資料からなるか、又はそれらの適用の手引きとして含まれている。

用語の選択

本付属者は、英、アラビア、仏、露及びスペイン語の五ヶ国語で採択された。締約国は、付属書原文のまま又は自国語へ翻訳して使用する場合を問わず、条約による義務の国家的履行及びその他の目的のため、これらの国語の中から一つを選び、その旨機関に通告することを要求されている。

編集方法

一見して各記述の性格が理解できるよう、原文では次の方式が取られている。標準は細字ローマ字で印刷され、勧告方式は細字イタリック体で印刷され、文頭に勧告と書きその性格を表示する。注は細字イタリック体で印刷され、文頭に注と書きその性格を表示する。

条文を規定するに際して、標準は、"Shall"(・・・しなければならない)を使用し、勧告は"Should"(.....すべきである)を使用している。

番号で区別される本文書の一部引用は、当該部分の全説を含む。

第1章 定義

航空機事故及びインシデント調査についての標準及び勧告方式において、次の用語が使用されるときは、それは次の意味を有する。

事故（Accident）人が、飛行の意図をもって航空機に搭乗した時から、そのようなすべての人が、航空機から降りるまでの間に発生した航空機の運航に関連した次のできごと。

a) 人が、次のことにより死亡し、又は重傷を負った場合。ただし、自然死、自己若しくは他人の加害による死傷、又は旅客若しくは乗組員が通常入る場所以外に隠れていた密航者は除く。

航空機内にいたこと。

航空機の構成物と接触したこと（航空機から分離した物を含む）、

ジェットプラストを直接浴びたこと。

b) 次のような航空機の損害又は構造破壊があった場合。ただし、エンジンの停止、又は本体、カウリング又は補機に限られたエンジンの損害、また、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ、フェアリングあるいは機体外板の小さなへこみ又は小さな穴に限られた損害を除く。

— 航空機の構造強度、性能又は飛行特性に悪影響を及ぼすような損害又は構造破壊
被害部分の大修理又は交換を通常必要とする損害又は構造破壊

c) 航空機が行方不明の場合又は人が航空機に全く近づくことができない場合

注1．統計上の統一のため、事故後30日以内の死亡は、ICAOにより死亡として分類される。

注2．残がいが発見されず、かつ、公的機関による捜索活動が打ち切られたときは、航空機は行方不明とみなされる。

代表（Accredited representative）他国の行う調査に参加するため、当該国により適格性のあるものとして任命された者

顧問（Adviser）調査中一貫して代表を援助するため、当該国により適格性のあるものとして指名された者

航空機（Aircraft）大気中における支持力を、地球の表面に対する空気の反作用以外の空気の反作用から得ることができる一切の機器

原因（Causes）作為、不作為、事象、状況又はこれらの組合せで、事故又はインシデントに至らしめたもの

フライト・レコーダ（Flight recorder）事故／インシデント調査を補足する目的のため、航空機内に装備するすべての記録装置

注 フライト・レコーダに関する規定については、第6付属書第1部、第 部及び第 部を参照

インシデント（Incident）航空機の運航に関連して、その安全に影響を及ぼし又は及ぼすおそれのある事故以外のできごと

注 事故防止の研究のため、ICAO が特に関心を有するインシデントは、ICAO 航空機事故 / インシデント報告マニュアル (Doc . 9156) に記述されている。

調査 (Investigation) 情報の収集及び解析並びに原因の決定を含む結論の作成を行う事故防止のための手続きで、必要があれば安全勧告を含む。

主管調査官 (Investigator-in-charge) 適格性のあるものとして調査の組織、実施及び管理の責任を負う者

注 上記の定義は、主管調査官の職務を他の団体等に割り当てることを妨げるものではない。

最大質量 (Maximum mass) 証明を受けた最大の離陸質量

運航者 (Operator) 航空機の運航魂に従事し、又は従事しようとする個人、団体又は企業

予備報告書 (Preliminary Report) 調査の初期に得た資料を迅速に配布するための通報

安全勧告 (Safety recommendation) 調査実施国の調査実施当局が調査から得た情報に基づき、事故又はインシデントを防止する目的をもって行う提案

重大インシデント (Serious incident) ほとんど事故となるような状況を示すインシデント

注 1 . 事故とインシデントの違いは、単にその結果にある。

注 2 . 重大インシデントの例は、第 13 付属書添付 D 及び ICAO 事故 / インシデント報告マニュアル (Doc.9156) に示されている。

重傷 (Serious injury) 事故により人が受けた負傷で次に該当するもの

- a) 負傷した日から 7 日以内に 48 時間を超える入院加療を要するもの
- b) 骨折 (指、足指又は鼻の単純な骨折を除く。)
- c) 大出血又は神経、筋肉若しくは腱の障害を生じさせた裂傷のあるもの
- d) 内臓の負傷に関するもの
- e) 第 2 度若しくは第 3 度の火傷または皮膚表面の 5 パーセント以上の火傷のあるもの
- f) 伝染性の物質又は有害な放射線にさらされたことが立証された場合

設計国 (State of Design) 型式設計に責任を有する組織を管轄する国

製造国 (State of manufacture) 航空機の最終組立てについて責任を有する組織を管轄する国

発生国 (State of Occurrence) 事故又はインシデントがその領域内で発生した国

運航国 (State of Operator) 運航者の業務の主たる場所が位置する国、又は運航者がこのような場所を有しないときは、運航者の住所の存する国

登録国 (State of Registry) 航空機が登録されている国

注 ニカ国以上の国による国際運営機関の航空機の登録の場合、その機関を構成する国々は、シカゴ条約の規定による登録国の責任を連帯して、あるいは個別的に負う。この点に関しては、国際運営機関により運航される航空機の国籍及び登録 (Doc . 8722) に関する 1967 年 12 月 14 日の理事会の決議を参照

第 2 章 適用

2.1 別に規定がなければ、本付属書に規定は、すべての場所で発生した航空機の事故又はインシデントに適用する。

注 非締約国の領域内、未決定統治領土あるいは公海で発生した事故又は重大インシデントに関してのこの規定の適用は、5.2 及び 5.3 で、それぞれ記述してある。

2.2 本付属書における運航国に関する規定は、航空機がリース、チャーター又はインターチェンジされ、かつ、当該国が登録国でない場合に、本付属書に規定する登録国の機能及び義務の一部を履行する場合にのみ適用される。

第 3 章 通 則

注 リース機、チャーター機又はインターチェンジ機を含む事故又は重大インシデントの関する運航国の権利及び義務に関する参考資料は、添付 A に記述されている。

調査の目的

3.1 事故又は重大インシデント調査の唯一の目的は、将来の事故又は重大インシデントの防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない。

証拠の保全、航空機の保管及び移動

発生国の責任

通則

3.2 発生国は、調査のために必要な期間、証拠を保全し、航空機及びその搭載物を安全に保管するために、あらゆる合理的な措置を講じなければならない。証拠の保全には、移動、消滅、紛失又は破壊の恐れのある証拠の写真又は他の方法による保存を含まなければならない。安全な保管には、それ以上の損害、許可のない者の立ち入り、盗難及びき損に対する保護を含まなければならない。

注 1. 残がいの管理に関しては、5.6 に記述されている。

注 2. フライト・レコーダの証拠の保全のため、レコーダ及びその記録の取り出しと取扱いは有資格者に限りこれを実施させる必要がある。

登録国又は運航国からの要求

3.3 登録国又は運航国の代表による調査が行われるまで、航空機、その搭載物及び他の証拠を保全するように当該国の要請があったときは、発生国は、合理的に実行可能で調査の適切な実施と両立する限り、そのような要求に応じてあらゆる必要な手段を講じなければならない。ただし、人、動物、郵便物及び貴重品を救出するため、火災若しくは他の原因による破壊を防止するため、又は他機の航行その他の輸送若しくは公衆に対する危険若しくは障害をなくすために必要な範囲で航空機を移動させることができる。

設計国又は製造国からの要求

3.4 発生国は、設計国又は製造国から、その代表が調査するまで航空機を保全するようにとの要求を受けたときは、このような要求に応じることが合理的に実行可能で、調査の適切な実施と両立するもの

であり、かつ、航空機を再び就航させるのに不当な遅延を生じさせない限り、この要求に応じるため、あらゆる合理的な措置を取らなければならない。

保管の解除

3.5 発生国は、3.2、3.3 及び 3.4 の規定に従うことを条件として、調査を終了した航空機、その搭載物又はその保管部品を登録国又は運航国の指名した者に返還しなければならない。この目的のため、発生国は、航空機、その搭載物又はその部品への立ち入りができるよう便宜を計らなければならない。ただし、航空機、その搭載物又はその部品が、発生国が立ち入りを許可することができない場所にあるときは、発生国は、立ち入りができる場所までの移動を、自ら行わなければならない。

第 4 章 通 知

注 添付 B は、通知及び報告の点検表である。

締約国の領域内で発生した他の締約国の航空機の事故又は重大インシデント

発生国の責任

送付

4.1 発生国は、遅滞なく、利用可能な最も適切かつ迅速な手段で、事故又は重大インシデントを下記の国に通知しなければならない。

- a) 登録国
- b) 運航国
- c) 設計国
- d) 製造国
- e) ICAO(当該航空機の最大質量が 2,250kg を超える場合)

しかしながら、発生国が重大インシデントの発生に気づかない場合には、登録国又は運航国が、そのインシデントの発生を適宜、設計国、製造国及び発生国に通知しなければならない。

注 1 . 一般的には、電話、ファクシミリ又は航空固定通信網 (AFTN) が「利用可能な最も適切かつ迅速な手段」となる。

注 2 . 遭難段階にある旨の救難調整本部から登録国への通知の規定は、第 12 付属書に記述されている。

様式及び内容

4.2 通知は平易な用語で、容易に入手できることのできる下記の情報をできる限り多く含めなければならないが、完全な情報でなくても遅滞なく送付しなくてはならない。

- a) 事故については識別略符号 ACCID、重大インシデントについては識別略符号 INCID
- b) 航空機の製造者、モデル、国籍及び登録記号並びに一連番号
- c) 航空機の所有者、運航者及び賃借人の名称
- d) 機長の氏名
- e) 事故又は重大インシデントの発生日時 (現地時間又は協定世界時)
- f) 航空機の最後の出発地及び着陸予定地
- g) 容易に明示できる地点からの航空機の位置並びに緯度及び経度
- h) 乗組員及び旅客の数、航空機内の死亡者及び重傷者数、その他の死亡者及び重傷者数
- i) 判明した限りでの航空機事故又は重大インシデントの形態と航空機の損壊の程度
- j) 調査が行われる範囲又は発生国により委任することを提案されている範囲の表示
- k) 事故又は重大インシデント地域の自然的特徴
- l) 発信当局の名称

注 1 . ICAO の 4 文字の地名符号に 4 文字の指名符号 YLYX を付したものが、航空機事故及び重大インシデント調査の責任を負う機関に当てて AFTN を経由して送信される電報の 8 文字のあて先符号を形成する。公衆電信業務を経由して送信される電報には、上記のあて先符号を使用できないので、郵便又は電報のあて先を使用されなければならない。

ICAO に通報されている場合には、8 文字のあて先符号及び郵便又は電報のあて先は、ICAO 文書「航空機運航機関、航空行政当局及び航空業務機関名」(Doc.8585)として公刊されている。

注 2 . ICAO 航空機事故調査マニュアル (Doc.6920)には、名あて人に対して迅速に送付するための通知文の作成及びその手配に関する参考資料が含まれている。

国語

4.3 通知は、著しく遅れずに作成できるときは、受信者の国語を考慮に入れて、ICAO 使用語の一つで作成しなければならない。

追加情報

4.4 発生国は、可能となり次第通知にもれた詳細及び判明した関連情報を送付しなければならない。

登録国及び運航国の責任

情報 参加

4.5 登録国及び運航国は、通知を受理したときはできる限り早く事故又は重大インシデントに関係ある航空機及び航空機乗組員についての入手可能な関連情報を発生国に提供しなければならない。また、各国は、自国が調査に立ち会う意図の有無を、もし、その意図があれば代表の到着予定日を発生国に通知しなければならない。

設計国及び製造国の責任

参加及び立会い

4.6 設計国及び製造国は、発生国から通知と参加要求を受理したときは、

a) 最大質量 100,000kg を超える航空機の事故又は重大インシデントの場合、発生国に次の事項を通知しなければならない。

1) 代表の氏名

2) 代表が調査に立ち会う意図の有無を、もし、その意図があればその到着予定日

b) 上記 a) に規定する以外の航空機の事故又は重大インシデントの場合、発生国に代表を任命する意図の有無を通知しなければならない。もし、代表を任命するならば、a) の 1) 及び 2) に規定する情報を提供しなければならない。

登録国の領域内、非締約国の領域内又はいかなる国の領域にも属さない区域で発生した事故又は重大インシデント

登録国の責任

送付

4.7 登録国が最大質量 2,250kg を超える航空機の事故又は重大インシデント調査を開始するときは、4.2 及び 4.3 に従って、遅滞なく、利用可能な最も適切かつ迅速な手段で下記の国に通知しなければならない。

a) 運航国

b) 設計国

c) 製造国

d) ICAO

4.7.1 勧告 — 登録国が最大質量 2,250kg 以下の航空機の事故又は重大インシデント調査を開始するときは、4.2 及び 4.3 に従って、遅滞なく、利用可能な最も適切かつ迅速な手段で下記の国に通知すべきである。

- a) 運航国
- b) 設計国
- c) 製造国

注 1. 一般的には、電話、ファクシミリ又は航空固定通信網 (AFTN) が「利用可能な最も適切かつ迅速な手段」となる。

注 2. 遭難段階にある旨の救難調整本部から登録国への通知の規定は、第 12 付属書に記述されている。

運航国、設計国及び製造国の責任

情報 — 参加

4.8 運航国、設計国及び製造国は、通知を受理したならば、要求に応じて、事故又は重大インシデントに関係ある航空機乗組員及び航空機について、入手可能な関連情報を登録国に提供しなければならない。また、各国は、自国が調査に立ち会う意図の有無を、もしその意図があれば代表の到着予定日を登録国に通知しなければならない。

第 5 章 調 査

調査を開始し実施する責任

締約国の領域内で発生した他の締約国の航空機の事故又は重大インシデント

発生国

5.1 発生国は、事故の状況について調査を開始しなければならない。また、発生国は、調査の実施について責任を負わなければならないが、その全部又は一部を登録国又は運航国に委任することができる。発生国は、いかなる場合においても調査を容易にするためあらゆる措置を講じなければならない。

5.1.1 勧告 発生国は、重大インシデントの状況について調査を実施すべきである。また、発生国は、調査の実施について、その全部又は一部を登録国、運航国、設計国又は製造国に委任することができる。発生国は、いかなる場合においても調査を容易にするあらゆる措置を講じるべきである。

注 上記の規定は、他の組織による既存のインシデント（重大か否かにかかわらず）調査の仕方を排除するものではない。

非締約国の領域内で発生した事故又重大インシデント

登録国

5.2 勧告 事故又は重大インシデントが非締約国の領域内で発生したときは、登録国は、発生国と協力して調査を開始し、実施するよう努力すべきであるが、協力が得られないときは入手できる情報で自ら調査を実施すべきである。

いかなる国の領域にも属さない区域で発生した事故又重大インシデント

登録国

5.3 登録国は、事故又は重大インシデントの位置がいかなる国の領域内であるかを明確に決定できないときは、事故又は重大インシデントの必要な調査を開始し、実施しなければならない。しかし、その調査の全部又は一部を相互の取決めと合意により他国に委任することができる。

5.3.1 公海における事故の現場に最も近い国は、可能な援助を行うとともに、登録国の要求に応じなければならない。

調査の組織及び実施

注 ICAO 航空機事故調査マニュアル (Doc . 6920) には、調査の組織、実施及び管理のための参考資料を含んでいる。さらに、大事故の調査における専門家の援助及び施設を提供できる国は、同マニュアルの付録に記述されている。

調査実施国の責任

注 次の規定は、調査実施国がいかなる分野からでも最良の技術専門家を招くことを妨げるものではない。

通則

5.4 事故調査当局は、調査の実施に関し、独立性を有し かつ 制限されない権限を有する。調査は、入手可能な関連情報の収集、記録及び解析を包含する。可能ならば、原因を決定し、最終報告書を作成し、必要があれば安全勧告を行う。また、可能ならば、事故現場に赴き、残がいを調査し、関係者から口述を取らなければならない。

5.4.1 勧告 罪や責任を課するためのいかなる司法上又は行政上の手続きも、本付属書の規定に基づく調査とは分離されるべきである。

主管調査官 - 開始

5.5 調査実施国は、主管調査官を指名し、直ちに調査を開始しなければならない。

主管調査官 立入り及び管理

5.6 調査に参加を認められている者が、遅滞なく詳細な調査を行うことができるように、主管調査官は自由に残がいに立入り、何の制限を受けることなく残がいの管理を行うことができる。

フライト・レコーダ - 事故及び重大インシデント

5.7 事故又は重大インシデントがいかなる場所で発生しても、調査に当たっては、フライト・レコーダを有効に利用しなければならない。調査実施国は、フライト・レコーダの読み取りの手配を行わなければならない。

5.7.1 勧告 一 事故又は重大インシデントの調査を実施する国が、適切なフライト・レコーダの読み取り施設を有していない場合には、次のことに留意のうえ、他国の利用可能な施設を使用すべきである。

- a) 読み取り施設の能力
- b) 読み取りの時宜
- c) 読み取り施設の所在地

フライト・レコーダ - インシデント

5.8 インシデントがいかなる場所で発生しても、調査に当たっては、フライト・レコーダを有効に利用しなければならない。

検視

5.9 死亡事故の調査実施国は、病理学者 - 事故調査の経験者が好ましい - による死亡した運航乗務員、個々の状況に応じ、死亡した乗客及び客室乗務員の遺体の検視を手配しなければならない。これらの検視は、迅速かつ完全でなければならない。

注 検視に関する指針は、ICAO 民間航空医学マニュアル (Doc . 8984) 及び ICAO 事故調査マニュアル (Doc . 6920) に詳細に示されており、前者には毒物学上の検査に関する詳細な指針が含まれている。

調整 - 司法当局

5.10 調査実施国は、主管調査官と司法当局との調整の必要性を認識しなければならない。調査を成功させるためには、遺体の検査と識別及びフライト・レコーダ記録の読み取り等の迅速な記録と解析を必要とする証拠について、特に注意を払わねばならない。

注 1. このような調整に関する発生国の責任は、5.1 に規定されている。

注 2. フライト・レコーダ及びその記録の保管に関する調査当局及び司法当局の見解の不一致は、司法当局者がその記録を読み取り場所に持参し、その保管状態を維持することにより解決されるであろう。

航空保安当局への通報

5.11 調査中に、不法な妨害行為が関連していることが明らかになったか、又は疑いが生じたときは、主管調査官は、直ちに関係国の航空保安当局にその旨を通報しなければならない。

記録の開示

5.12 事故又はインシデントがいかなる場所で発生しても、国の適切な司法当局が、記録の開示が当該調査又は将来の調査に及ぼす国内的及び国際的悪影響よりも重要であると決定した場合でなければ、調査実施国は、次の記録を事故又は重大インシデント調査以外の目的に利用してはならない。

- a) 調査当局が調査の過程で入手したすべての口述
- b) 航空機の運航に関与した者のすべての交信
- c) 事故又は重大インシデントに関係ある人の医学的又は個人的情報
- d) コックピット・ボイス・レコーダに記録された音声及びその読み取り記録
- e) フライト・レコーダの情報を含めて情報の解析において述べられた意見

これらの記録を最終報告書又はその付録に含めるのは、事故又はインシデントの解析に関係あるときのみでなければならない。解析に関係ない部分の記録は、これを開示してはならない。

注 事故又は重大インシデント調査の間に面接した者から自発的に提供されたものを含む上記の記録に含まれる情報は、その後の懲戒、民事、行政及び刑事上の処分に不適切に利用される可能性がある。もしこのような情報が流布されると、それは将来、調査官に対し包み隠さず明らかにされということがなくなくなるかもしれない。このような情報を入手できなくなると、調査の過程に支障を来し、航空の安全に著しく影響を及ぼすことになる。

調査の再開

5.13 調査終了後に、新しくかつ重大な証拠を入手した場合には、調査実施国は、調査を再開しなければならない。しかし、調査実施国が調査開始国でないときには、まず、調査開始国の同意を得なければならない。

他国の責任

情報 事故及びインシデント

5.14 すべての国は、事故又はインシデント調査実施国の要求に応じ、入手可能なすべての関連情報

を提供しなければならない。

注 5.16 を参照すること

関連情報 - 事故及びインシデント

5.15 事故又は重大インシデントがいかなる場所で発生しても、それ以前にその国の施設又は業務が航空機によって使用されていたか、又は通常使用されていたであろうと考えられる国で、かつ、調査に関係ある情報を有する国は、そのような情報を調査実施国に提供しなければならない。

登録国及び運航国の責任

フライト・レコーダ - 事故及び重大インシデント

5.16 登録国又は運航国は、事故及び重大インシデント機が発生国以外の国に着陸した場合には、調査実施国の要求により、フライト・レコーダの記録と、もし必要ならば関連するフライト・レコーダを調査実施国に提供しなければならない。

注 登録国又は運航国は、上記の 5.16 を実施するため、フライト・レコーダ記録入手に関し、他国に協力を要求できる。

組織の情報

5.17 登録国及び運航国は、調査実施国のから要求により、その行為が航空機の運航に直接又は間接に影響を及ぼしたかもしれない組織に関連する情報を提供しなければならない。

調査への参加

注 本付属書の規定は、国の代表及び顧問が、調査実施国において常に立ち会わなければならないものではない。

登録国及び運航国の参加

権利

5.18 登録国及び運航国は、調査に参加する代表を任命する権限を有する。

運航者 - 顧問

5.19 登録国又は運航国は、自国の代表を補佐するために運航者により推薦されてた者を顧問に指名しなければならない。

5.19.1 勧告 登録国、運航国のいずれも代表に任命しなかった場合、調査実施国は、その手続きにより、運航者を招き調査に参加させるべきである。

義務

5.20 最大質量 2,250kg を超える航空機の事故調査実施国が、登録国及び/又は運航国の参加を特に要求するときは、当該国は代表を提供しなければならない。

設計国及び製造国の参加

権利

5.21 設計国及び製造国は、事故の調査に参加する代表を任命する権限を有する。

注 この規定は、発動機又は航空機の主要な構成部分を設計又は製造した国の調査への参加の要求を妨げるものではない。

義務

5.22 最大質量 2,250kg を超える航空機の事故が、いかなる場所で発生しても、調査実施国が特に設計国又は製造国の参加を要求する場合は、後者の国は、代表を任命しなければならない。

注 1 . 5.22 の規定は、調査実施国がその調査への参加が有益な貢献ができるか、又は安全性の向上につながると思うときは、発動機又は航空機の主要な構成部分を設計又は製造した国に対して代表を任命するよう要求することを妨げるものではない。

注 2 . 5.22 の規定は、調査実施国が設計国又は製造国に 5.22 以外の場合に援助を与えるよう要求することを妨げるものではない。

他国の参加

権利

5.23 調査実施国の要求に応じて、情報、施設又は専門家を提供した国は、調査に参加する代表を任命する権限を有する。

注 現場調査のための作業基地を提供し、若しくは搜索救難又は残がい回収作業に関与した国は、調査に参加する代表を任命する権限を有する。

代表の権限

顧問

5.24 代表を任命する権限を有する国は、また調査中一貫して代表を補佐する 1 人又は複数の顧問を指名する権限を有する。

注 1 . 上記の規定は、調査参加国がいかなる分野からでも最良の技術専門家を招き、代表の顧問として指名することを妨げるものではない。

注 2 . 代表、その顧問及びそれらの機材の入国の簡易化については、第 9 付属書（出入国の簡易化）に規定している。公用又は業務旅券の携帯が、入国を速やかなものにすると考えられる。

5.24.1 代表を補佐する顧問は、代表の参加を効果的にするために、必要な範囲内でその代表の監督の下に調査に参加することを許可されなければならない。

参加

5.25 調査への参加には、主管調査官のもとで、あらゆる面からの調査、とりわけ下記の調査への参加の権限が与えられなければならない。

- a) 事故現場視察
- b) 残がい調査
- c) 目撃者についての情報の入手及び尋問範囲の示唆
- d) すべての関連証拠のある場所への速やかな立入り
- e) すべての関連書類の写しの受領
- f) 記録媒体の読み取りへの参加
- g) 構造物検査、技術報告、試験及びシミュレーションなどの現場以外の調査への参加
- h) 解析、調査結果、原因及び安全勧告に関する審議を含む調査過程の会議への参加

i) 調査の各事項に関する意見の具申

ただし、登録国、運航国、設計国及び製造国以外の国の参加は、5.23 により参加国に与えられた事項に限定される。

注 1. 参加の形式は、調査の全部又は一部が実施される国の手続きに従うこととされている。

注 2. 情報の収集及び記録は、代表の到着を待たために遅らせる必要はない。

注 3. この標準は、調査実施国が列挙した権限を超えて参加範囲を拡張することを妨げるものではない。

義務

5.26 代表及び顧問は、

- a) 調査実施国に、入手可能なすべての関連情報を提供しなければならない。
- b) 調査実施国の明確な同意なしに、調査の経過と判明した事実についての情報を提供してはならない。

自国民が死亡し、又は重傷を負った国の参加

権利及び権限

5.27 勧告 事故がいかなる場所で発生しても、自国民の死亡又は重傷により事故に特別の関心を持つ国は、要求することによって、次の権限が与えられる専門家を指名することを調査実施国から許可されるべきである。

- a) 事故現場視察
- b) 関連事実情報のある場所への立入り
- c) 遺体の識別への参加
- d) 自国民の生存旅客への尋問の援助
- e) 最終報告書の写しの受領

参加を要求する国は、その要求の根拠を調査実施国に説明すべきである。

第 6 章 報 告

注 1. 添付 B は、通知及び報告の点検表である。

注 2. 本章では、一件の事故又はインシデントに関し、必要に応じ次の報告を要する。

予備報告書

事故 / インシデント・データ報告書

最終報告書

注 3. 予備報告書及び事故 / インシデント・データ報告書の準備のための手引きは ICAO 事故 / インシデント報告 (Doc・9156) に記述されている。

注 4. 最終報告書は、状況に応じて最も適していると考えられる様式で作成して差し支えない。しかし、付録に記述されている様式を最大限に利用するとよい。

予 備 報 告 書

調査実施国の責任 - 事故がいかなる場所で発生しても

2,250kg を超える航空機

6.1 事故機が最大質量 2,250kg を超える航空機のと看、調査実施国は、事故がいかなる場所でも、予備報告書を次に送付しなければならない。

- a) 登録国又は必要ならば発生国
- b) 運航国
- c) 設計国
- d) 製造国
- e) 関連情報、重要な施設又は専門家を提供した国
- f) ICAO

2,250kg 以下の航空機

6.2 勧告 — 上記 6.1 以外の事故機の場合で、滞空性に関連するか、又は他国が関心を有すると考えられる事柄を含むときは、調査実施国は、事故がいかなる場所でも予備報告書を下記に送付すべきである。

- a) 登録国又は必要ならば発生国
- b) 運航国
- c) 設計国
- d) 製造国
- e) 関連情報、重要な施設又は専門家を提供した国

予備報告書の様式と送付

注 第 6 章の注 3 を参照すること

使用国語

6.3 予備報告書は、ICAO 使用国語の一つを使用し、関係国及び ICAO に送付しなければならない。

コーディング

6.4 勧告 - ICAO に送付する予備報告書は、コードを使用すべきである。

送付

6.5 予備報告書は、事故ノインシデント・データ報告書を送付していない場合には、事故発生後 30 日以内に航空便で送付しなければならない。安全に直接影響する事柄を含むときは、情報を入手次第、最も適切かつ迅速な手段で送付しなければならない。

事故ノインシデント・データ報告書

注 . 第 6 章の注 3 を参照すること

調査実施国の責任 事故がいかなる場所でも

2,250kg を超える航空機

6.6 事故機が最大質量 2,250kg を超える航空機のと看、調査実施国は、事故がいかなる場所でも、調査終了後できる限り早く事故データ報告書を ICAO に送付しなければならない。

インシデント調査実施国の責任 インシデントが
いかなる場所で発生しても

注 事故防止の研究のため ICAO が特に関心を有するインシデントは、添付 D に記述されている。

5,700kg を超える航空機

6.7 最大質量 5,700kg を超える航空機のインシデントの調査を行い、他国にとって関心があると考えられる事柄を発見した場合には、その国は、調査終了後できる限り早くインシデント・データ報告書を ICAO に送付しなければならない。

調査実施国の責任 — 追加情報

事故及びインシデント（いかなる場所で発生しても）

6.8 勧告 — 調査実施国は、要求があれば、事故/インシデント・データ報告書に記述された情報に追加して、適当な情報を他の締約国に提供すべきである。

最 終 報 告 書

調査実施国の責任

協議

6.9 調査実施国は、調査開始国及びすべての調査参加国に最終報告書案を送付し、できる限り早く意義のある実証的な意見を求めなければならない。

調査実施国は、書簡送付日から 60 日以内に意見を受理したときは、受理した意見を入れ報告書案を修正するか、又は最終報告書に意見を添付しなければならない。調査実施国は、60 日以内に意見を受理しないとき、かつ、機関の延長に関し関係国との同意が成立しない場合には、6.10 の規定に基づいて最終報告書を公表しなければならない。

注 1 . 最終報告書に添付する意見は、最終報告書に関し同意が得られなかった文章の構成に関係のない技術的な問題に限定される。

注 2 . 調査実施国は、最終報告書案を受領国に送付する際には、ファクシミリ、国際宅配便又は速達郵便のような最適かつ最速の手段を利用することを考慮した方がよい。

受領国

6.10 事故調査の最終報告書は、遅滞なく調査実施国から下記の国に送付しなければならない。

- a) 調査開始国
- b) 登録国
- c) 運航国
- d) 設計国
- e) 製造国
- f) 自国民が死亡し又は重傷を負った国
- g) 関連情報、重要な施設又は専門家を提供した国

最終報告書の公刊

6.11 事故の調査実施国は、事故防止のためできる限り早く最終報告書を公刊しなければならない。

6.11.1 勧告 — 事故防止のため、重大インシデントの調査実施国はできる限り早く最終報告書を公刊すべきである。

最終報告書の国際配布

6.12 調査実施国は、事故がいかなる場所で発生しても、最大質量が 5,700kg を超える航空機の事故の調査を実施して最終報告書を公刊したときは、最終報告書 1 部を ICAO に送付しなければならない。

注 実行可能なときは常に、ICAO に送付する最終報告書は ICAO 使用国語の一つを使用し、かつ、付録に記述されている様式で行うものとする。

他 国 の 責 任

公刊 — 同意

6.13 調査実施国が、報告書案の全部又は一部又は事故／インシデント調査において得られた源泉資料を公刊又は解除していなければ、締約国は、調査実施国の明示的な同意なしには、これらを流布し、公刊し又は自由に使用させてはならない。

インシデント情報の送付

調査実施国の責任

他国にとって関心ある事柄

6.14 勧告 — 他国にとって関心があると考えられる事柄を含むインシデントの調査実施国は、当該他国にできる限り早く関連情報を送付すべきである。

第 7 章 事故防止策

注 本章の規定は、事故及び調査が行われたインシデントのみに適用する。
本章の規定の目的は、情報の迅速な交換による事故防止の促進である。

調査実施国の責任

迅速な防止策

7.1 調査実施国の調査当局は、事故又はインシデントがいかなる場所で発生しても、同種の事故の発生を防止するため迅速に取るべき措置を、調査のいかなる段階においても他国の当局を含む関係当局に勧告しなければならない。

報告書の分析 — 防止策

7.2 調査実施国は、事故又はインシデントがいかなる場所で発生しても、防止措置を決定するため、事故／インシデント報告書に含まれている情報を分析しなければならない。

インシデント報告制度

7.3 勧告 — 締約国は、実際の又は潜在的な安全阻害要素に関する情報を収集するため、公式のインシデント報告制度を確立すべきである。

注 国の義務的又は自発的なインシデント報告制度の指針は、ICAO 事故防止マニュアル(Doc 9422) に記述してある。

データベース・システム

7.4 勧告 - 可能ならば、締約国は事故及びインシデントがいかなる場所で発生しても、その調査から得られた情報を有効に分析するためのデータベース・システムを含むシステムを確立すべきである。データベース・システムは、データ交換を実施するために標準化された様式を使用すべきである。

注 このデータベースの仕様に関する参考資料は、締約国からの要求により、ICAO から提供される。

安全勧告 送付

7.5 いかなる場所で発生した事故又はインシデントの調査実施国及びインシデント報告制度保有国は、適切と認められるときは、調査に基づく安全勧告を関係国の事故調査当局に、そして ICAO 文書に関連するときは ICAO に送付しなければならない。

注 ICAO 文書に関連するために、最終報告書で ICAO に対する安全勧告が記述される場合には、当該最終報告書に ICAO がとるべき措置の概要を記述した書簡を添付しなければならない。

安全勧告を受理した国の責任

安全勧告に対する措置

7.6 調査実施国から安全勧告又は事故防止のための提案を受理した国は、実施済み又は検討中の防止策を、若しくは方策が取られない場合はその理由を、提案した国に通知しなければならない。

付録 一 最終報告書の様式 (第 6 章参照)

目的

この様式の目的は、便利な一定の様式で、最終報告書を作成することである。

最終報告書の各部を完成するための詳細な指針は、ICAO 航空機事故調査マニュアル (Doc.6920) に示されている。

様式

件名 最終報告書は次の表題で始まる。

運航者の氏名：航空機の製造者、モデル、国籍及び登録記号：事故又はインシデントの場所と日付

概要 件名に続いて次の関係情報のすべてについての概要をつける。

国内又は外国調査機関に対する事故の通知、事故調査機関及び代表の名称、事故調査の組織、報告書発表機関及び発表期日並びに事故に至った状況の概要

内容 最終報告書の内容は、次の主要題目からなる。

1. 事実情報
2. 解析
3. 結論

4. 安全勧告

各表題は、以下に概略する細目からなる。

付録 必要に応じて添付する。

注 この様式による報告書作成に当たって次のことを確認する。

a) 事実情報、解析及び結論を理解するために必要なすべての関連情報は、それぞれの適切な表題下に含まれる。

b) 1. 事実情報の項目のいずれかの情報について、それが得られないか、又は事故に至る状況に関連がない場合は、適切な副表題下にこの旨を記述する。

1. 事 実 情 報

1.1 飛行経過 次の情報を示す簡潔な記述

便名、運航形式、最終出発地、出発時刻（現地時間又は協定世界時）、到着予定地点
飛行準備、必要があれば飛行経路の重要な部分の再現を含み、事故に至るまでの飛行と発生した自称
の記述

位置（緯度、経度、標高）、事故の時刻（現地時間又は協定世界時）、昼夜の別

1.2 人の死傷 下欄を数字で満たす

死 傷 乗組員 旅 客 その他

死亡

重傷

軽傷 / なし

注 死亡は、事故で受けた直接の傷の結果、死亡と決定したものをすべて含む。重傷は、付属書第 1 章に定義されている。

1.3 航空機の損害 事故で航空機が受けた損害の簡潔な記述（大破、中破、小破、なし）

1.4 その他の損害 航空機以外の物件が受けた損害の簡潔な記述

1.5 人員の情報

a) 各航空機乗組員に関する情報

年齢、免状の有効性、資格、法令による審査、飛行経験（合計及び型式別）及び勤務時間についての関連情報

b) 他の乗組員の資格及び経験の簡単な記述

c) 関連あるときは航空交通業務、整備等その他の人員に関する情報

1.6 航空機情報

a) 航空機の滞空性と整備についての簡潔な記述（事故に何らかの関連がある場合は飛行前及び飛行中に判明した欠陥を含める。）

b) もし、関連あるときは性能についての及び事故に関連する運航段階において重量及び重心位置が規定限界内にあったかどうかについての簡潔な記述（限界内でない場合及び事故と何らかの関連がある場合は詳細に記述する。）

c) 使用燃料の種類

1.7 気象情報

a) 予報及び実況を含む事故時の気象状況並びに乗組員が気象情報を利用できたかどうかについての簡潔な記述

b) 事故時における自然光の状況（日光、月光、薄明かり等）

1.8 航空保安施設、ILS、MLS、NDB、PAR、VOR 及び目視地上施設等を含む利用可能な航空保安施設の情報及び当時のこれらの施設の有効性に着いての情報

1.9 通信 航空移動局及び航空固定局の通信並びにその有効性に関する情報

1.10 飛行場情報 飛行場（施設及び状態を含む。）又は飛行場以外の場合の離着陸地域に関する情報

1.11 フライト・レコーダ 航空機内のフライト・レコーダ設置場所、その回収状況及び利用可能な関連資料

1.12 残がいと衝突情報 事故現場と残がいの分散状態についての一般的情報、発見した品質の欠陥又は機材の故障。残がいの各種断片の位置と状態についての詳細は、衝突前の航空機の分解を示すために必要な場合を除いて通常は必要ない。ダイヤグラム、チャート及び写真は、この項か、付録のいずれかに添付する。

1.13 医学及び病理学情報 実施した調査及びこれにより得られた関連情報についての簡潔な記述

注 航空機乗組員の免状に関する医学情報は、1.5「人員の情報」に含めるべきである。

1.14 火災 火災発生の場合、火災の種類、使用消防機材及びその効果に関する情報

1.15 生存状況 搜索、避難及び救難、受けた傷害に関連した乗組員及び旅客の位置、座席及び安全ベルト取り付け部のような構造の損壊についての簡潔な記述

1.16 試験及び研究 試験及び研究の結果に関する簡潔な記述

1.17 組織及び管理情報 航空機の運航に影響を及ぼした組織及び管理に関する関連情報。その組織は、例えば、運航者、航空管制、航空路、飛行場及び気象の各業務を所掌する官署を含む。その情報は、組織の構成及び機能、人的資源、財政状態、管理の方針及び実態並びに法的枠組を含むが、これに限定されるものではない。

1.18 追加情報 上記の 1.1 から 1.17 までに含まれていない関連情報

1.19 有益又は効果的な調査技術 有益又は効果的な調査技術を使用した場合には、使用した理由及び関連の細目 1.1 から 1.18 までの結果を記述するとともに、この項目で主な特徴についての簡単な記述

2. 解 析

1. 事実情報で記述した情報で、しかも結論と原因の決定に関係あることについてのみ適切に分析する。

3. 結 論

調査において認定された調査結果と原因を列挙する。原因の列挙は、直接的なものと、より掘り下げたシステムのなものとの両方を含むべきである。

4. 安全勧告

事故防止の目的で行われた勧告とその結果の是正措置について適宜簡潔に記述する。

付 録

報告書を理解するのに必要と考えられるその他の関連情報を適宜添付する。

第 13 付属書の添付

添付は、第 13 付属書（航空機事故及びインシデント調査）の一部を構成しない。ここに含まれる資料は、第 13 付属書の適用の際これを助ける意図のものである。

添付 A - リース機、チャーター機又はインターチェンジ機にかかわる航空機事故及びインシデントに関する運航国の権利と義務

第 13 付属書航空機事故及びインシデント調査についての国際標準及び勧告方式は、登録国と運航国とが通常同一であったときに規定された。しかしながら、最近、国際的なリース及びインターチェンジの取決めが発達し、運航国と登録国とが異なる場合が多くなって来た。

リース又はインターチェンジの取決めは、しばしば登録国の乗組員の条項が含まれている場合もあるが、多くの場合乗組員は運航国により提供され、航空機は運航国の法規により運航されている。同様に滞空性に対する取決めもこれらに基づいている。滞空性の責任は、全部又は一部が運航国又は登録国に課せられている。登録国により定められた滞空性管理方式に従って、航空機の整備を実施し及び記録を保持する運航者もある。

事故又はインシデントの場合、航空機の安全に対し責任を負う国は、少なくともその責任に関して事故調査に参加する権利を有することが重要である。また、調査実施国は、事故調査に関連するすべての資料その他の情報を速やかに入手することもまた重要である。

もし、事故又はインシデントの場所が他国の領域内であることが確定できない場合、運航国は、登録国と協議の後、事故調査の実施の全部又は一部の責任を受諾するべきである。

添付 B - 通知及び報告の点検表

注 本点検表における各用語は、次の意味を有する。

一 国際事故：締約国の領域内で発生した他の締約国の登録を受けた航空機の事故及び重大インシデント

国内事故：登録国の領域内で発生した事故及び重大インシデント

他の事故：非締約国の領域内、又はいかなる国の領域にも属さない区域で発生した事故及び重大インシデント

1. 事故及び重大インシデントの通知

送付国	対象航空機	送付先	関連条文
事故発生国	国際事故—全航空機	登録国 運航国 設計国 製造国 ICAO (2,250kg を超える航空機のと看)	4.1
登録国	国内事故及び他の事故 - 2,250kg を超える航空機	運航国 設計国 製造国 ICAO	4.7
登録国	国内事故及び他の事故 - 2,250kg 以下の航空機	ICAO を除き上記と同じ	4.7.1

2. 事故の報告

事故がいかなる場所で発生しても

送付国	報告の種類	対象航空機	送付先	関連条文
調査実施国	予備報告書	2,250kg を超える航空機	登録国又は発生国 運航国 設計国 製造国 情報、重要な施設又は専門家を提供した国 ICAO	6.1
		2,250kg 以下の航空機 (耐空性関連又は他国が関心を有するとき)	ICAO を除き上記と同じ	6.2
	事故データ報告書	2,250kg を超える航空機	ICAO	6.6
	最終報告書	全航空機	調査開始国 登録国 運航国 設計国 製造国 自国民が死亡したために関心を有する国情報、重要な施設又は専門家を提供した国 ICAO	6.10 6.12

3. インシデントの報告

インシデントがいかなる場所で発生しても（調査を実施したときのみ）

送付国	報告の種類	対象航空機	送付先	関連条文
調査実施国	インシデント・データ報告	5,700kg を超える航空機（他国が関心を有する事柄を含むとき。）	ICAO	6.7
	インシデント情報	全航空機（他国が関心を有する事柄を含むとき。）	関心を有する国	6.14

添付 C - 締約国間における最終報告書の交換及び

締約国が入手可能な最終報告書のリストの公刊

締約国間における最終報告書の交換

効果的な事故防止は、事故情報の迅速な入手によるところが大きい。

種々の理由のため ICAO 航空事故ダイジェストに記載される最終報告書は、事故の 2 又は 3 年後に公刊される。

この遅延を短くする一つの試みとして、国内及び国際事故に関する記述式最終報告書を第 13 付属書 6.10 に規定する受領国だけでなく他の多くの締約国に配布している国もある。

事故 / インシデント情報の交換を迅速に行う方法として、すべての締約国間が国内及び国際事故に関する最終報告書を配布することを強く勧める。この報告書は、第 13 付属書に記述された様式及び ICAO 使用国語の一つで作成することが望ましいが、自国語を使用してもよい。

締約国が入手可能な最終報告書のリスト

事故 / インシデント報告書（ADREP）システムの導入により、各締約国は、ICAO ADREP サマリーを通じて世界中の事故又はインシデントを知ることができる。しかしながら、このサマリーに含まれた情報は比較的簡潔であるので、記述的に記載された詳細な情報を必要とする国にとって、他の締約国のどのような最終報告書が入手可能であるかを知ることが、それらの報告書を求めるのに有効である。

この目的のため、すべての締約国は、最近 6 ヶ月間に自国で作成し要求により他国に配布可能な最終報告書のリストを半年ごとに ICAO に送付することを勧める。このリストは、ICAO 使用国語の一つで次の情報を含むべきである。

運航者名（必要な場合）

航空機の製造者、モデル及び登録記号

発生場所及び発生年月日

事故の形式

最終報告書の使用国語

添付 D - 重大インシデント例リスト

1. 重大インシデントの用語は、第 1 章に次のように定義されている。

重大インシデント：ほとんど事故となるような状況を示すインシデント

2. ここに記述するインシデントは、重大インシデントの典型的な例示である。リストは完全なものではなく、重大インシデントの定義のための指針として便宜を与えるだけのものである。

衝突又は危険な状態を回避する操作を要した異常接近あるいは回避操作の実行が適切であったと思われるとき

地表への衝突をかりうじて回避した操縦された状態での飛行

閉鎖中又は他機が使用中の滑走路上で離陸中止

障害物との間隔がほとんどない状況を伴う閉鎖中又は他機が使用中の滑走路からの離陸

閉鎖中又は他機が使用中の滑走路への着陸又は着陸の試み

離陸又は初期上昇中に想定した性能を相当程度下回った場合

客室内又は貨物室内の火災及び煙並びに発動機の火災で消火装置により消火されたもの

運航乗務員が酸素の緊急使用を要した出来事

航空機構造の損傷または発動機の損傷のうち、事故と分類されなかったもの

航空機の運航に著しい影響を及ぼした一つ以上の航空機システムの多重故障

飛行中における運航乗務員の機能喪失（インキャパシテーション）

操縦士が緊急事態を宣言する必要の生じた燃料残量

離陸又は着陸時のインシデント。例えばアンダーシュート、オーバーラン、滑走路逸脱のようなインシデント

航空機の操縦に困難を来したようなシステムの故障、気象現象、運用限界を超えた運航及びその他の出来事

飛行制御指示及び航法に不可欠な多重システムにおける複数のシステムの故障

終