

## 【米国】

# 航空会社の操縦士に係る経歴データベースの規則について

藤巻 吉博 ワシントン国際問題研究所主任研究員

## 1. はじめに

2021年6月、米国の連邦航空局（FAA）が、航空会社の操縦士に係る経歴データベースの規則を公表した<sup>1)</sup>。この規則では、FAAが操縦士に係る経歴データベース（Pilot Records Database, PRD）を管理し、航空会社は所属する操縦士の安全に係る情報をPRDに入力するとともに、操縦士の採用にあたりPRDにアクセスしてその情報を評価することが要求されている。

このレポートでは、本規則の導入の背景となる操縦士の経歴確認に係る従来の規則とその後の航空事故について説明し、さらに本規則の内容について述べる。

## 2. 操縦士の経歴確認に係る従来の規則

米国では、1987年から1994年までに発生した航空会社の事故のうち少なくとも7件について、安全に係る経歴の確認が不十分であった操縦士によるエラーが関係していた。これらの操縦士は、以前に所属していた航空会社において安全上の違反や訓練上の問題があったものの、その後当該操縦士を採用した航空会社がそれらの問題に気付いていなかった。

この問題を受け、1996年に成立したFAA再授權法により、航空会社に対して、各々の操縦士を採用して実際の運航に携わらせる前までに、当該操縦士の安全に係る情報を要請、取得及び評価することが義務付けられた。このため、この法律及び制度は、「Pilot Records Improvement Act (PRIA)」と呼ばれている。

PRIAにおける操縦士の安全に係る情報には、FAAが保有する操縦士技能証明や航空身体検査証明の情報及び過去の行政処分情報、過去5年間に所属していた航空会社が保有する訓練や資格の情報及び懲戒処分（操縦士としての能力に関するものに限る）の情報、National Driver Register (NDR)にある自動車の運転免許の停止や取消しに係る情報が含まれ

る。なお、操縦士を採用しようとする航空会社は、当該操縦士から上記の情報の開示に係る同意書を受領した上で、これらの情報を採用プロセスにのみ使用することとされている。また、操縦士はこれらの情報の写しの提供を要求するとともに、過去に所属していた航空会社や採用を希望する航空会社に対し、書面により意見を提出することが可能となっている。

## 3. PRIAの制度導入後の航空事故と制度の見直しに向けた動き

2003年7月13日、Air Sunshine 527便が、飛行中の片側エンジンの故障により、大西洋に不時着水し、乗客9名のうち2名が死亡する航空事故となった。この事故に対し、米国の国家運輸安全委員会（NTSB）は、この事故の操縦士が過去の飛行試験で何度も不合格となり、低い習熟度であったことが、エンジンの故障後に陸地まで到達できなかったことに影響したと指摘した上で、安全に係る追加の情報の評価が有益であると意見している。

また、2009年2月12日、Colgan Air 3407便がニューヨーク州で墜落し、乗員・乗客の全49名と地上側の1名が死亡する航空事故となった。この事故に対し、NTSBは、この事故の機長が過去の技能証明の飛行試験で複数回不合格となり、習熟度確認の飛行試験でも不合格となっていたことを指摘した上で、航空会社は不合格の通知を操縦士の安全に係る経歴として考慮すべきであると意見している。

Colgan Air 3407便の事故を受け、2010年、米国の議会はPRD Actを成立させ、FAAに対し操縦士に係る経歴データベースを創設することを要求した。また、2016年に成立したFAA拡張・安全・セキュリティ法においても、FAAがPRDを2017年4月30日までに創設することを要求している。

FAAによるPRDの実装が行われていない中、2019年2月23日、Atlas Air 3591便（貨物機）がテキサス州で墜落し、乗員3名が死亡する航空事故となった。この事故においても、NTSB

は、不適切な操作を行った副操縦士に係る過去の訓練における問題を指摘した上で、FAAがPRDを実装するよう勧告した。

上記の議会及びNTSBによる要求に基づき、2020年3月にFAAはPRDの規則案を公表し、意見公募手続きを開始した。その後、FAAは、約3か月間に提出された約800件の意見を踏まえて規則案の修正を行い、2021年6月に規則の正式版が公表された。

## 4. 操縦士に係る経歴データベース (PRD) の規則の内容

PRDの規則は、連邦航空規則 (FAR) のパート111として新設された。このパート111は、「概要」、「経歴へのアクセスと評価」、「経歴の報告」及び「操縦士のアクセスと責任」という4つのサブパートにより構成されており、この各々の内容について次節以降で説明する。

なお、規則の公表後3年間は、従来のPRIAを本規則の代替として引き続き利用することが可能とされており、この3年間でPRDへの移行を完了させることとなっている。

### 4.1 サブパートA:「概要」

「概要」の部分では、まず、規則の対象となる運航者が定められており、これにはFARのパート121や135に基づく認可を受けた航空会社のほか、パート91のサブパートKのフラクショナル・オーナーシップ (分割所有) を提供する事業者や、公共用の運航を行う組織が含まれる。

これらの会社や組織は、本規則の公表後90日以内に、PRDへのアクセスに係る責任者の情報を含む申請書を提出することとされている。なお、PRDへのアクセスに係る責任者は、本人の責任において、実際のアクセスを他者に委任することができる。

また、PRDにおける操縦士の経歴は、当該操縦士の生涯にわたり維持されることとされている。なお、規則案の段階ではPRDへのアクセスにPRDの維持コストに対応した手数料を課す条項が含まれていたが、業界からの多くの反対意見が寄せられたことから、この条項は正式版では削除されており、今後の運用の状況を踏まえて検討を行うこととなっている。

### 4.2 サブパートB:「経歴へのアクセスと評価」

「経歴へのアクセスと評価」の部分では、規則の対象となる運航者が、採用しようとする操縦士から情報の開示に係る同意書を受領した上で、規則の公表後180日以降は、PRDに含まれるFAAの情報を評価するとともに、規則の公表後1年

以降は、操縦士が以前に所属していた運航者からPRDに提出された情報や操縦士がPRDに提供した雇用経歴の情報についても評価しなければ、当該操縦士を実際の運航に携わらせてはならないとされている。

また、PRDに含まれるFAAの情報には、PRIAにおいてFAAが保有する情報である操縦士技能証明や航空身体検査証明の情報及び過去の行政処分の情報に加えて、技能証明の飛行試験における不合格の情報や、機長又は副操縦士として関与した航空事故やインシデントの情報、運輸省が管轄するアルコールや薬物の検査に係る情報が含まれている。

なお、操縦士がPRDに提供した雇用経歴の情報に対応する以前に所属していた運航者からの情報がPRDに提出されていない場合には、操縦士を採用しようとする運航者がPRDを通じて以前に所属していた運航者に当該情報を要請することとされている。また、National Driver Register (NDR) にある自動車の運転免許の停止や取消しに係る情報の要請、取得及び評価については、PRIAにおける取り扱いと同様である。

### 4.3 サブパートC:「経歴の報告」

「経歴の報告」の部分では、まず、規則の公表の1年後から、航空会社に操縦士の経歴の報告が求められることとなっている。

報告の対象となる操縦士の経歴の情報には、航空会社におけるアルコールや薬物の検査に係る情報、訓練、資格審査及び習熟度確認に係る情報 (不合格となった場合を含む)、懲戒処分 (操縦士としての能力に関係するものに限る) の情報、並びに離職に関する情報が含まれている。

これらの情報について、規則の公表後1年以降に発生したものについては発生後30日以内にPRDに報告することが求められる。また、それ以前の経歴の情報については、2005年8月1日以降に発生したものをPRDに報告することが求められており、そのうち2015年1月1日以降の情報は規則の公表後2年以内に、それ以前 (2005年8月1日~2014年12月31日) の情報は規則の公表後3年以内に報告することが求められている。

### 4.4 サブパートD:「操縦士のアクセスと責任」

「操縦士のアクセスと責任」の部分では、まず、操縦士がPRDにおける自分自身の経歴の情報の確認や航空会社に対し当該情報へのアクセスの承認を行うにあたり、申請書を提出することとされている。

また、4.2項に記載したとおり、情報の開示に係る同意書を併せて航空会社に提供することが求められており、この同

意書では過去5年間の雇用経歴の情報が正しいことを確認することも求められている。この際、雇用経歴の情報が不完全であった場合には、操縦士が雇用経歴の情報を更新することとされている。

## 5. おわりに

航空会社の操縦士に係る経歴データベースをFAAが管理し、航空会社に情報の報告、アクセス及び評価を求めるという仕組みは、航空会社間における操縦士の転職が多く、また、過去に発生した事故の教訓を踏まえた米国独自のものである。

一方、日本では航空会社における自社養成課程などを経て、同じ航空会社に長期にわたり雇用される操縦士が多い。しか

しながら、乗務可能年齢の引き上げや会社の経営状況に応じた操縦士の需要の変動等により、操縦士の転職は今後拡大すると考えられるため、将来的に操縦士に係る経歴データベースの必要性が高まる可能性がある。

米国における操縦士の経歴データベースの運用は来年以降に本格化するところ、今後の運用の状況や教訓をフォローすることは、将来日本で同様の取組みが必要となった場合に非常に有用と考えられる。

### 参考文献

1) FAA, Pilot Record Database

<https://www.federalregister.gov/documents/2021/06/10/2021-11424/pilot-records-database>