



日乗連ニュース ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2008.1.7

No. 31 - 24

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:office30@alpajapan.org

IFALPA Legal Committee Meeting 出席報告

11月5日現地時刻午前9時から Buenos Aires 市内の Sheraton Hotel 2F 会議室で 2007 年の IFALPA Legal Committee Meeting は始まりました。今回の Legal Committee は 2 日間の日程で、各国 ALPA Member をはじめ、ALPA の選任弁護士の出席により行われました。これは当該委員会がその専門性から法律家としての専門性が必要であり、メキシコ、スペイン、デンマーク、オランダ、トルコ、アメリカからはそれぞれ弁護士が出席していました。

今回の Legal Committee 参加の大きな目的は、ALPA Japan として JAL706 便機長無罪判決(2007 年 1 月検察が控訴断念し確定)を受け、その判決内容の説明、課題および判決の与える影響を詳細に行うこと及び IFALPA の協力に対し ALPA Japan として感謝の言葉を伝えることでした。

それぞれ代表する ALPA 名、構成人数、乗務機種等を含む簡単な自己紹介。自己紹介に引き続き各国 ALPA が抱える Legal 関連の問題報告が行われました。

スペイン：Pilot Authority、Air Safety Law および ICAO New OPS に関する報告。

オランダ：CDT TEST についての問題点が報告され、後にプレゼンテーション実施。

デンマーク：□Security、スカンジナビアの共通する Human Factor、□Medical Investigation に関する立法化の動き、□アルコールに関する抜き打ち検査、□身体検査の半年毎→1年毎への変更。

米国：CVR の取り扱いの問題。カナダ：刑事責任問題。

65 歳定年問題(現時点ではまだ米国は 65 歳定年制については否決している)は今後認める方向。

メキシコ：メキシカーナの経営危機について、政府と ALPA 両者が再建支援金を出した。
(各々 US\$5,000 万を拠出)

UK：Seniority List、Easy Jet の台頭についての報告があった。スペインは身体検査の 1 年毎への変更、57 歳定年問題と年金の問題について報告。

South Africa：アフリカ全体で 300 名もの一時解雇が発生しているが、必要以上の解雇を実施したため、改めて採用活動を会社が行っている実態の報告。

トルコ：B737 が RWY 表面 flooded による事故で裁判が行なわれている件、サイプラス～アンタリアでハイジャック事件が発生し、ランブイン後 Pilot がコックピット窓から脱出したことをマスコミが非難しているが、明確な規定が存在しない上、再度の離陸ができない等非難の対象になること事態に疑問。

日本：最近の事故例(Q400 問題)や労災事故、加齢 PILOT 問題について報告。質疑応答の中で SAS が Q400 の運航取りやめを決めたという事実確認をおこなったが、これは安全問題から経営者が判断して運航取りやめを行った訳では無く、利用者から Q400 に搭乗することへの拒否行動から、経営判断せざるを得なかったということが判明。日本での今後の運動の方向性への参考になると思われます。



Flight Recorder

事故やインシデント発生後マスメディアによって市の音声が行きわたるような事実があると聞いているが、もしそのような事があれば速やかに IFALPA に連絡をする旨要請がありました。過去、コンゴニアの事故で CVR の音声が TV 報道された事実があります。

アフリカの乗員は他の大陸と比較して非常に孤立した立場に置かれている。CEO 等経営者と政府関係者と血族関係があり、利益供与が行われている。Pilot のステータスも南アフリカを除けばきわめて低い。過去の事故（4 年前）ではろくに事故調査も行われず当該乗員が有罪にされたことがある。

（質疑応答）

1 月に RVP と Committee Chairman Meeting が行われ対策を検討したが、アフリカは Internet のインフラが十分ではないため情報共有に Website は有効ではない。そのため各地域の問題解決にはそれぞれの地域のエキスパートが必要であるという結論に至りました。

特に・・・

情報共有後のフィードバックの問題

各地域の専門知識のある人の配置

等が今後の課題としてあります。

Criminal Liability（刑事処罰）問題について

メディアや政治家も直ぐに反応し誰かを罰したがる。

メディアはセンセーショナルを求める。

プレゼンテーションにあった刑事罰と事故調査を分けるという問題は日本等特定の国の問題では無い。

事故発生時、IFALPA が推奨しているのは「できるだけ早く Home Country に帰る（帰国させる）」とすることである。

旨の討論を行いました。

それを受けて IFALPA Legal Committee は

緊急連絡先カード（IFALPA 版）

会員カードタイプ等各国 ALPA がどのような形式で対応しているかの意見交換。

LEGAL COMMITTEE として IFALPA としてのサンプルを提示し、内容について出席者で確認、修正を行ないました。また事故発生時は当該者と同時に家族のケアも必要である。

（IFALPA 事故対策マニュアル）

参考：米国航空会社ではパスポートの携帯が義務づけられている会社もある。

トルコ ALPA の弁護士は会社が倒産した場合、航空機を PILOT が差し押さえるための立法措置が必要という内容のプレゼンテーションを実施しました。

オランダ ALPA の弁護士より CDT テストについて現状およびその問題点についてプレゼンテーション実施しました。

Merger Fragmentation Policy について（Deputy President Paul Rice 氏より）プレゼンテーションが行われました。

時期 Legal Committee 開催地について

2008 年 Legal Committee 開催地について出席 ALPA に尋ねられたが、立候補はありませんでした。今後 EB とも相談して決定したいが、モロッコかチュニジアが有力です。

ALPA Japan として報告を行った内容は以下の通りです。

JAL706 便事故裁判の判決に見る ICAO ANNEX13 についての司法の判断

JAL706 便事故裁判は、今年 1 月に名古屋高等裁判所から無罪判決が言い渡され、検察当局が控訴を断念したために高本機長の無罪が確定した。改めて IFALPA の皆様のこれまでの多大な協力に感謝申し上げる。

名古屋高等裁判所の判決では、「機長が減速しようとして意図的に操縦かんを引いたとする証拠はない」として、事故調査報告書の事故原因の根本的な部分が完全に否定された。裁判所が「鑑定書」として証拠採用した事故調査報告書が、高等裁判所の判決の中でその重要な部分について否定されたことは、日本における事故調査の精度が非常に低いものであるということを示している。このことは、日本においては、正確で正しい事故調査ができていないばかりか、誤った事故調査報告書を証拠として、乗員が罪に問われる可能性を示唆している。

この裁判を通して技術的な面では完全に勝利したと言えるが、事故調査報告書の取り扱いなどの面では大きな課題を残すものとなった。判決では事故調査報告書の取り扱いや ICAO ANNEX13 との関連でどういう判断がなされたのかを説明したい。

事故調査報告書の証拠採用問題について、第 1 審の名古屋地方裁判所は判決で、「国際民間航空条約に相違通報をしていない国は、付属書に定める標準に従うことを表明したもので、刑事手続においても、裁判所は、証拠調べをするに当たり、5.12 条の制限を考慮する必要がある」との見解を示した。しかし、「すでに一般に流布している記録を利用する場合にも、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を考慮しなければならないとするのは、刑事裁判の審理に過大な制限を課する」として、公表された事故調査報告書は証拠とすることを許容する判断を行った。

5.12 条に関しては「同条は記録の開示の制限を定めたものと解するのが相当であり、5.12 条に規定された記録は、事故調査報告書に記載され、公表されたことにより、5.12 条の制限の対象にはならない」と判示した。5.12 条に規定された記録を事故調査委員会が報告書に記載してしまえば、司法当局の判断は不要とするものである。すなわち 5.12 条の規定は「事故調査報告書に盛り込むべき事実の取舍選択」と解釈しており、「事故調査の目的以外に利用できるようにしてはならない」との規定を誤解している。今後、5.12 条の正しい解釈について、機会を捉えて世界の声を日本に向けてすることも有効だと思われる。

また、事故調査報告書の刑事手続への利用は、憲法に定められた黙秘権の侵害に当たるとの弁護団の主張に対しては、「事故調査で乗員に供述を求めるのは、航空事故の原因を究明して航空事故の防止に寄与することを目的とするもので、公益上の合理性がある上、実質上刑事責任追及のための資料の取得収集に直接結びつくものではないから、憲法の『自己に不利益な供述を強要』するものではない。黙秘権の告知がないからといって事故調査報告書が証拠から排除されるべきではない」と、憲法判断にも多いに疑問の残る結果となった。

更に、事故調査報告書が鑑定書足りうるかどうかの問題については「専門的知識を有するものが、共同でその科学的な経験則及びその適用の事実認定の意見を記載したもので、刑法 321 条 4 項の鑑定書に準じる」「事故調査報告書は共同鑑定と評価でき、鑑定受託者としての適格を有し、作成の真正が明らかである以上、その文書の体裁や捜査機関による鑑定囑託との対応関係の齟齬をもって準鑑定書としての性質を欠くことにはならない」「専門パイロットが不在であることや、推論の過程で心証の程度の違いの存在は、信用性の程度として検討すれば足りるもので、準鑑定書としての証拠価値を失うとは言えない」と、ここでも事故調査報告書を刑事裁判に使用できるようにする道筋を示し、将来の事故調査に悪影響を与える判断となった。

しかし、同地裁は第 25 回公判で、検察から証拠申請されていた「機長報告書」と「管制との通信記録」について、国際民間航空条約第 13 付属書 5.12 条を理由に証拠として採用しなかった。国際民間航空条約に準拠した判断は、日本の航空事故裁判史上おそらく初めてのことであり、事故調査報告書そのものを証拠採用した判断とは反対に画期的な決定であった。この裁判を通しての IFALPA をはじめとした我々の国家や行政、マスコミに対する取り組み、法廷内での弁護団の主張がこうした司法の判断に影響を与えたことは明らかである。

(注) 名古屋高等裁判所では事故調査報告書の取り扱いについて争点とならなかったため、判決には触れられていない。

日本の社会の変化の兆しとこれからの取り組み

今、日本では司法関係者や法学・工学研究者、医療関係者など幅広い分野で「システム性事故と個人の処罰問題」「事故調査と刑事捜査の分離問題」「事故調査体制の拡充」などの議論が活発に行われるようになってきた。これは近年原子力事故をはじめ多くの医療事故、鉄道事故などを通じて、真に安全な社会を実現させるためには、様々な事故における「調査と処罰」はどうあるべきか、何が本当の国民の幸福につながるのかを多くの人が真剣に考え始めた結果ではないかと思われる。

内閣府直属の日本学術会議が、事故調査の在り方に関する提言(2005年6月23日)の中で「事故調査機関は独立性を持ったものとする」「被害結果の重大性のみで、短絡的に過失責任が問われることがないように配慮を求める」「事故調査報告書の刑事裁判への証拠としての使用の制限」などを提言したことは特筆すべきことである。

また、医学界でも医療事故調査委員会を設置しようという動きがあり、医師の責任追及よりも、医療事故の再発防止と被害者への説明や和解などに重点を置く考え方も台頭し始めている。

国土交通省では来年度に現在の航空・鉄道事故調査委員会に海難審判庁も加えた「運輸安全委員会」を設置し、現在の事故調査委員会よりも更に権限を強化させた組織への改編を検討している。もちろん 706 便事故裁判を通しての航空関係者の取り組みが、社会のこうした動きに少なからず影響を与えたことは言うまでもない。

ALPA Japan は名古屋地方裁判所の判断は ICAO ANNEX13 の趣旨を無視したもので、将来の航空の安全に大きな問題を残すものとして、さらに取り組みを強化し進めている。具体的には「事故調査委員会設置法を ICAO ANNEX13 に準拠したものに改定すること」「事故調査体制を充実させること」「事故調査機関と犯罪捜査機関の職務分担を明確にすること」などを柱とした「航空・鉄道事故調査に関する ALPA Japan の考え方・提言」(別紙)をまとめ、国会議員や行政機関へのブリーフィング、マスコミへの広報活動、シンポジウムの開催など日本の航空の安全をより高めるために活動している。そしてその活動は航空関係者だけにとどまらず、司法・医学・工学関係者はもとより、事故の被害者・遺族とも連携を取り合っ、より大きな世論へと広がりを見せている。この大きな世論を背景に前述した「ALPA Japan の提言」を実現させたいと考えている。

再度、これまでの皆様のご支援に感謝するとともに、今後も引き続き ALPA Japan の活動にご支援、ご協力をお願いしたい。

以上