



www.alpajapan.org

# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

Date 2003.1.01

No 26 - 16

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

# 日本は ICAO Annex 13 を守っていない！

**IFALPA 代表日本の各省庁（警察庁、外務省、法務省、  
航空・鉄道事故調査委員会）を訪問し要請！！**

**さらに名古屋司法記者クラブ、**

**外国特派員協会で記者会見を実施**

**～ IFALPA 本部副会長 Captain Paul McCarthy 来日報告 ～**

IFALPA Vice-President, Technical Standards (IFALPA 本部副会長、Technical Standards 担当) である Paul McCarthy 氏 (US ALPA 所属、MD-11 機長、米国の弁護士資格を有する) は、日乗連・ALPA Japan の要請に応じて 12 月 6 日～11 日まで来日し、警察庁、外務省、法務省、航空・鉄道事故調査委員会を訪問し IFALPA からの要請書を手渡すとともに、『日本が ICAO Annex 13 の精神と条文を守るように』と強く要請して回りました。

また、名古屋観光ホテル及び、外国特派員協会において、日本が ICAO Annex 13 を遵守していない問題について、記者会見を行い IFALPA の主張を伝えました。

### 日程

- 12月6日(金) 来日 夕方到着。夕食を挟み日程、日本の状況について Meeting
- 12月7日(土) 13:30 名古屋観光ホテルで記者会見 (新幹線で名古屋日帰り)
- 12月8日(日) Free Day
- 12月9日(月) 11:00 警察庁を訪問し要請  
14:00 外務省を訪問し要請  
16:00 法務省を訪問し要請
- 12月10日(火) 10:30 航空・鉄道事故調査委員会を訪問し要請  
15:30 日本外国特派員協会で記者会見
- 12月11日(水) 離日

今回の IFALPA 副会長の来日は、「JL706 便機長の起訴は不当である」、という世界の乗員の声を各省庁、マスコミに伝えると同時に、「日本も ICAO Annex 13 を正しく履行してほしい」、という世界の乗員の強い要請を日本の各省庁に行うためのものでもありました。

ICAO Annex 13 はわが国が批准した国際条約の付属書であり、事故調査設置法にも「国際民間航空条約に準拠して調査を行う」と明記されています。また、『日本国が締結した条約及び確立された国際法規は、これを誠実に遵守することを必要とする』と憲法 98 条の 2 項にも明記されています。国は国内法に優先させて国際条約を「誠実に遵守」しなければなりません。

刑法上、刑事手続きには独自の目的があるとしても、事故調査委員会の調査で、乗員の犯罪や「重大な過失」等が明らかにされていない乗員を起訴することは、事故調査法令を含めた航空法、国際法を否定することであり、航空の安全に逆行するもので許されることではありません。



12月7日(土)

## 名古屋司法クラブでの記者会見を皮切りに

初公判を目前にした12月7日、当日の弁護団による記者会見に先立って名古屋司法記者クラブで会見を行い、記者クラブ所属の各社15名の記者と、3カメラクルーが参加しました。McCarthy氏は、Power Pointを使用し、事故調査とはどうあるべきか、ICAO Annex 13の精神と条文について、以下の要旨でPresentationを行いました。

- \* 人のErrorからは学ぶべきものがある。しかし、もしErrorが起訴されるとしたら、情報は制限され、Errorの再発は防ぐことはできない。
- \* 社会が望むものは、原因、責任、再発防止、補償であるが、これらはどの事故でも同時に満たされることはない。また、社会は安全に対し、原因と再発防止に焦点を合わせるが、これが一番費用のかかることである。再発防止については、貪欲に追求しなければ必ず「予防の盲点」が存在してしまう。
- \* 規定や、安全を守るためにある組織が社会のNeedに対し責任を持たないと「予防の盲点」は埋めることができず、司法の解決策が技術的な解決策に取って代わる傾向となる。
- \* 事故なのか、犯罪なのか？ 法律を遵守しようとしているなかで起きたErrorは犯罪ではない。もしこれを罰するとしたら、そのErrorは将来誰かが同じErrorを犯すことを予防することはできない。欧米の一般的な法律では、犯罪を行おうとする意志と、それを実行に移した事実、この両者が存在しなければ、犯罪とはならない。
- \* 何処でも同じ様に、アメリカの事故の75%はHuman Errorを含んでいる。安全にはErrorが起きないようなシステムやErrorが起きても大事に至らないシステムを作ることが必要であり、罰を科すことではない。
- \* 安全を向上させる為の調査には、制限されない情報が必須である。しかし、罪を負わせようとするのは、この情報の流れにとって脅威である。
- \* 国際標準としての、Errorと犯罪との明確な区別が必要である。
- \* ICAO Annex 13は国際標準であり、そのParagraph 3.1には、『事故やIncidentの調査の目的は、事故やIncidentの再発防止、ただこの一点である』と明記してある。つまり、責任の追及や非難するためのものではない。そして、日本もこの国際標準には合意している。また、5.12には情報の開示についての制限が明記してある。

Presentationの後質疑応答があり、次の様な質問と回答がありました。

記者：事故調査報告書が刑事裁判に使われないのが国際的な潮流なら、各国では故意かErrorかをどういう方法で調査されているのか？

McCarthy：アメリカでは全ての事故は最初NTSBが調査し、この事故は「事故」なのか「犯罪」なのか、を判断する。「事故」と判断されると、FBIは下がり、「犯罪」と判断されるとFBIが主体的に調査し、NTSBは技術的なSupportを行う。事故調査報告書は「事実認定」「所見」「結論と勧告」の3つの部分に分かれている。米国ではこういう事故は刑事ではなく民事になるが、民事裁判でも刑事裁判でも、報告書については「事実認定」の部分しか使用することはできない、と明確に法律で定めている。名古屋地検が起訴したBaseは、JL706事故の報告書の「所見」と「結論」の部分を使用しており、起訴は間違いと言わざるを得ない。

記者：Willful Misconductとはどういうものを言うのか？

McCarthy：世界中の裁判所で「意図的な行為」という言葉が使われている。例えばOver Speedを放っておけば危険だと分かっているのに修正しないのは「Willful Misconduct」となる。フランスのエアーショーでのエアバス事故のパイロットは現在投獄されているが、規定の高度以下で飛んだからだ。規定の高度を知っていて規定を犯したからである。IFALPAはその措置に抗議はしていない。

記者：アメリカでは刑事ではなく民事ということだが、欧州ではエアバスの話があったが、報告書が刑事捜査に使われた例はあるのか？

McCarthy：Europe では、一部の国で事故調査報告書が裁判で使われた Case があるが、一般的ではない。

## IFALPA は名古屋と LONDON で 同時に Press Statement を発表

名古屋での記者会見の席上、IFALPA は、日乗連・ALPA Japan 見解と同時に IFALPA の Press Statement を発表しました。この Press Statement は同日 London でも IFALPA 本部から Press Release され、また、IFALPA の Home Page にも記載されました。

### IFALPA STATEMENT

世界の約 100 ヶ国、100,000 人の Pilot を有する、IFALPA:International Federation of Air Line Pilots' Associations、国際定期航空操縦士協会連合会を代表し、我々は事故に遭遇した乗員の刑事責任の追及は単純に間違いである、と言う明白な立場を表明したい。

乗員の刑事責任の追求は、日本が完全に批准している、事故調査に関連する ICAO Annex 13 の精神と規約に反すると共に、国際的な経験と慣習に大きく反し、基本的な人権とフェアプレイをも犯している。

日航 706 便の機長が事故を起こそうとした疑いは全くない。むしろ、彼は事故の発生を防止できると彼が考えたすべてのことを行っている。彼のこのような行為は刑事責任の追及の対象とはなり得ない。刑事責任の追及は意図的な行為に対してのみである。

刑事責任の追及が行われる前に国際条約が適用されるべきである。

公式の事故調査報告書に記載された情報を刑事責任の追及に利用すると、続いて起こる事故調査において、明らかに、以前よりも事故調査に支障をきたすことになる。

事故調査のただ一つの目的は、航空の安全性向上であるから、刑事責任の追及はこの発展を阻害する要因であるのは明らかである。

この点は、実際今件のように、航空鉄道事故調査委員会が到達した結論に、重大な技術的疑問点が残っていると考えられる場合は尚更である。

国際的な Pilot 集団に置いては、このような刑事責任の追及は容認できなくなってきた。もしある国が、Pilot の自由を不当に奪っていると Pilot が信じれば、Pilot がこのような危険に身をさらすことを拒絶することは可能である。これは身勝手な対応ではなく、その国がフェアプレイの国際標準に継続的に違反している事への対抗手段である。

IFALPA は、ICAO の場でこのような刑事責任の追及が行われないように議論を進めると共に、我々に関連し解決を求められている問題について、航空の仲間に知ってもらうための世界規模のキャンペーンを立ち上げた。我々は、もし行動されれば、日本のように事故後公式な事故調査報告書を主たる証拠として当該乗員を慣例的に起訴する様な国々を更に孤立させることができる多くの国々、および組織から非常に熱烈的な回答を受け取っている。

IFALPA は名古屋地検に対し日航 706 便機長の告訴を取り下げるように要請すると共に、日本政府に対しても、適切な国際標準を反映した刑事責任追求に対するガイドラインを確立するように要請していく。

訳責 ALPA Japan



## **IFALPA Statement for Press Conference**

6 December 2002

On behalf of the International Federation of Air Line Pilots' Associations, which represents in excess of 100,000 flight crew in more than 100 countries world-wide, we wish to take the unequivocal position that the criminal prosecution of pilots following an ACCIDENT is simply wrong. It goes against both the spirit and letter of ICAO Annex 13 concerning accident investigations, which is fully ratified by Japan, and also goes against the great weight of International practice and custom and it violates the fundamental precepts of human rights and fair play.

There is no allegation that the Captain of JAL706 intended the accident. If anything, he did all he thought he could do to prevent an accident from occurring. Such behaviour cannot be the basis for a criminal prosecution, which is only appropriate for an intentional act.

The International Standard must be applied before a criminal penalty may be imposed.

The use of information contained in a formal accident report to support any prosecution will have the obvious effect of causing parties to subsequent investigations to be less than forthcoming with the investigators. Since the sole purpose of the investigation is to improve aviation safety, it seems clear that prosecution may in fact work against such improvement.

This argument becomes even more compelling when, as here, it is considered that significant technical questions remain to the conclusions reached by the Aircraft and Railway Accidents Investigation Commission.

The international pilot community is becoming increasingly intolerant of prosecutions of this nature. If pilots believe that certain countries may unfairly deprive them of their liberty, it is possible that they may refuse to expose themselves to this risk. This is not an arbitrary response, but a reaction to a continuing breach of International Standards of Fair Play.

IFALPA is moving forward at ICAO to prohibit this type of prosecution and has launched a worldwide campaign to familiarize the aviation community with our concerns and proposed solutions. We have received a very enthusiastic response from many countries and organizations which, if acted upon, will serve to further isolate countries, such as Japan, who prosecute flight crew members following an accident by using the formal accident report as a primary evidence.

IFALPA formally requests the Nagoya Prosecutor's Office to dismiss all charges against the Captain of JA706, and upon the Government of Japan to establish guidelines for prosecution in such cases which reflect appropriate international standards.

*IFALPA is the Global Voice of Pilots.*

*The International Federation of Air Line Pilots' Associations represent in excess of 100,000 pilots in almost 100 countries world-wide. The mission of IFALPA is to be the global voice of airline pilots, promoting the highest level of aviation safety and security world-wide and providing services, support and representation to all of its Member Associations.*

# IFALPA から日本の各省庁へ

## ICAO ANNEX13を遵守するよう要請

記者会見の二日後の12月9日と10日の両日、IFALPA 本部副会長の Captain Paul McCarthy は日乗連とともに、警察庁、外務省、法務省、航空・鉄道事故調査委員会を訪問し、IFALPA からの要請書を手渡すとともに『日本が ICAO Annex 13 の精神と条文を守るように』と強く要請して回りました。

McCarthy 氏は訪問した各省庁に対して概略以下のような要請を行いました。

- \* Pilot に対し刑事責任の追及が行われると、事故の原因究明、再発防止によって航空の安全の向上を図ろうとする、ICAO Annex 13 の精神と条文に反することになる。
- \* 日本の刑法では、警察が全ての事故を調査する傾向だが、Technical Investigation は事故調査機関が行うべきである。
- \* 犯罪の定義に関しては、「Concept of Intent」という概念があり、「犯罪を起こそうとする意図があった、または、その行為で多くの危害が起きると知っていた」ことが条件である。この様な意図のない Error については、犯罪の対象とはならないのが諸外国の実態である。
- \* かつて New Zealand では、日本と同じように警察が全ての事故を調査していたが、近年、先進諸国と同じように、故意による犯罪の可能性がない場合は、事故の再発防止に重点を置いた事故調査を行うように、数年間をかけ、法体系を変更した経緯がある。
- \* 日本では、事故調設置法と刑法との関係がある様に、米国では NTSB と FBI との関係がある。全ての事故調査の管轄責任は NTSB にある。NTSB が最初に「事故」か「犯罪」か、を判断する。「事故」と判断されれば FBI は後ろに下がり、「犯罪」と判断されると FBI が主となり、NTSB は技術的な Support を行う。法律上そのように明記されたものはないが、法律の解釈でこの様に行われている。
- \* 警察は「犯罪」を捜査する、という概念や考えを持つ国は米国やニュージーランドを初め、英国、ドイツ、スイス、オーストリア、南アフリカなど他にも多くある。
- \* 諸外国では事故調査報告書の「事実認定」の部分は裁判に使われることがあるが、「所見」や「結論と勧告」の部分は裁判所に出すことは許されない。また、「事実認定」において Flight Data Recorder の解析は使用できるが、Cockpit Voice Recorder については、生の Tape は勿論、Transcript も含め一切裁判で使用されることはない。

各省庁では次の様な対応がありました。

### 12月9日(月) 11:00 警察庁訪問

警察庁では玄関先で、警察庁刑事局捜査第1課の警部と、警察庁刑事局刑事企画課の警部の二人に IFALPA 書簡を手渡し、McCarthy 氏から、ICAO Annex 13 に沿った事故調査を行って欲しい旨要点を伝えました。対応した警部からは『受領した』旨の返答はあったものの、質疑応答は一切ありませんでした。

### 12月9日(月) 14:00 外務省訪問

外務省では、経済局国際経済第2課の課長補佐に面会し、IFALPA 書簡を手渡して ICAO Annex 13 に沿った事故調査を行って欲しい旨要請しました。

外務省からは『ICAO Annex 13 の批准を行っているのは外務省であるが、根本的な批准の判断は関係各省庁が行うもので外務省ではない。ICAO Annex 13 の批准については国内法とも矛盾はない、と聞いている』との外務省の立場の説明がありました。

しかしながら実際は、警察が CVR, FDR を押収し、航空・鉄道事故調査委員会がこれを解析し、その Data を警察に渡すことが、警察庁と事故調査委員会との間で交わされた「覚書」と「細目」に定められているように、ICAO Annex 13 と国内法には矛盾があります。この矛盾点の説明と、何故、航空先進国では犯罪性のない事故調査と犯罪性のある事故調査とを分けて行っているのか、についてさらに詳しい説明を行いました。

外務省では霞ヶ関の庁舎が工事中で使用できず臨時庁舎であったため、会議室は取れませんでした。第2課のソファアでの Meeting となりましたが、細かい事例も加え約1時間に渡り、IFALPA の要請について詳しく説明し合わせて要請書に対する受領確認の返信を要求しました。

## 12月9日(月) 16:00 法務省訪問

法務省では、大臣官房秘書課の課付の方と、大臣官房秘書課 庶務・会議官報 係長に面会しました。IFALPA から書簡を手渡し、ICAO Annex 13 に日本の国内法が合致していない問題点を重点的に説明しました。

席上法務省から『いわゆる航空先進諸国では、事故調査を「意図せぬ事故」と「犯罪性の事故」とに分け、前者を事故調査機関が、後者を警察が担当しているという事だが、これについて更に詳しく説明してほしい』と求められたので、New Zealand の例を出し諸外国の説明をしました。

法務省では、対応した係官が克明に Note を取り、McCarthy 氏の発言を Memo していました。外務省と同じように、文書による返信を IFALPA から正式に要請しました。

IFALPA 副会長の Paul McCarthy 氏はこの様に、警察庁、外務省、法務省を訪問し、日本が ICAO Annex 13 を正しく守るように、強く要請して回りました。

## 12月10日(火) 10:30 航空・鉄道事故調査委員会訪問

Paul McCarthy 氏 (US ALPA 所属、MD-11 機長、米国の弁護士資格を有する) は、12月10日(火)、前日の警察庁、外務省、法務省の各省庁訪問に続き、航空・鉄道事故調査委員会を訪問し、IFALPA からの要請書を手渡し『日本が ICAO Annex 13 の精神と条文を守るように』と、前日の各省庁と同様強く要請しました。

事故調査委員会からは、次席航空事故調査官と調査企画官が対応し、席上次の様なやり取りがありました。

**事故調** 事故調も IFALPA が指摘するのと全く同じ立場で事故調査を行い、ICAO の精神は尊重している。また、再発防止の為の調査であるということは皆さんと同じである。

質問だが、日本では事故調設置法と刑法との関係があるが、他国ではその関係はどのようなのか。

**McCarthy** 米国を例にとると、NTSB と FBI の関係になるが、全ての事故に置いて、事故調査の管轄責任は NTSB にあり、NTSB が最初にこの事故は、「事故」か「犯罪」なのかを判断する。「事故」と判断されると、FBI は後ろに下がり、「犯罪」だと判断されると FBI が Main となり、NTSB は技術的な Support を行う。法律上その様に明記されたものはないが、法律の解釈でこの様に行われている。警察は犯罪を捜査する、と言う概念、考えを持つ国は米国の他にも、英国、ドイツ、ニュージーランド、スイス、オーストラリア、南アフリカなど多くある。日本も法務大臣、国交大臣に検討して貰いたい。

**事故調** 日本でも事故調査の段階 (Final Report が出るまで) は、警察の介入は一切ない。これは国会で質問もされ、その様に答えた経緯がある。

**McCarthy** 米国では、Final Report を民事であろうと刑事であろうと裁判に使用できない。これは法律に明記されている。認定された「事実」のみ裁判で使用できるが、それ以外の「所見」「結論と勧告」の部分は一切裁判に出せない。

**事故調** 宮崎と雫石の事故で、Final Report が裁判に上がった。日本では Final Report を裁判で使わないという法律はない。国会で作った刑法なので、事故調としてはこれに Comment できる立場にない。

**McCarthy** 是非他国の Review をして欲しい。他国と比較し、改善の方向を示してほしい。

**事故調** 他国の事故調査委員会の人たちと話す時も、事故調査と刑法との関係を Theme にしている。英国においては情報交換の Agreement があると聞いている。

ところで、事故に対し犯罪捜査をする事が決まったら、Voice Recorder はいつ開示されるのか？

**McCarthy** Voice Recorder は裁判で使われることはないが、過去一度だけ Fedex の Hijack の事件に対し使われたことがある。これは極めて特殊な Case だ。警察は Voice Recorder の Transcript を見ることはできるが、証拠としては使うことはできない。また、NTSB から警察に Voice Recorder の Tape が渡ることはない。9・11(米国同時多発テロ事件)の場合 Voice Recorder の Tape の開示が裁判沙汰となり、多くの被害者の為に開示されたが、Pilot に対して Voice Recorder が使われることはない。テロリストに対する調査には使うことができるが、あくまで Pilot の協力(承認)がいる。

**事故調** 日本では Voice Recorder も FDR も警察が押収する。

**McCarthy** 米国では CVR は Airline のもので、NTSB は解析して Airline に返す。カナダでは、事故調に完全な所有権がある。

**ALPA Japan** 警察庁と事故調との間で交わされた「覚書」の改善が必要である。諸外国では Final Report の「事実」の部分以外裁判に使用できない。

**事故調** 「覚書」がないと、CVR も FDR も警察に押さえられてしまい、逆に事故調の調査ができない。しかし、覚書の改訂は国会を通さなくてもできる。警察庁長官と事故調委員長の間のものであるから容易である。

**McCarthy** New Zealand は日本と同じ問題を抱えていたが、犯罪以外の事故は、原因究明と再発防止を重点とした法体系に抜本的に改善した。人的 Error と犯罪との違いを明確にする必要があり、日本の法体系の変更が必要である。この手紙に対する受領確認の返事を求める。

**事故調** この要請書に対する返信の希望は了解した。

会心の最後に、『今後も、日乗連・ALPA Japan として出来るものはお手伝いしたい』、との申し出に、『事故調としても協調していきたい』、との返礼がありました。

Mr Hidehiko Sato  
The Commissioner General of the National Police Agency  
The National Police Agency  
2-1-2 Kasumigaseki  
Chiyoda-ku, Tokyo 100-8974  
Japan

6 December 2002

Dear Mr Sato

On behalf of the International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), which represents in excess of 100,000 flight crew in more than 100 countries world-wide, we ask the Commissioner General of the National Police Agency to properly implement, and follow in all respects the provisions of ICAO Annex 13 (the International Standard) which governs the investigation of aircraft accidents. Our understanding is that Japanese internal laws may impose a criminal penalty to the pilot based on the Annex 13 Technical investigation. It is our view that this is contrary to both the letter and the spirit of Annex 13.

The International Standards, ICAO Annex 13, which is fully ratified by Japan, clearly states the purpose of the accident investigation in Chapter 3, General,

***Objective of the Investigation***

The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

And the warning of the use of the accident report is written in Chapter 5,

***Non-disclosure of records,***

5.12 *The State conducting the investigation of an accident or incident shall not make the following records available for purposes other than accident or incident investigation, unless the appropriate authority for the administration of justice in that State determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that or any future investigations:*

- a) all statements taken from persons by the investigation authorities in the course of their investigation;*
- b) all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;*
- c) medical or private information regarding persons involved in the accident or incident;*
- d) cockpit voice recordings and transcripts from such recordings; and*
- e) opinions expressed in the analysis of information, including flight recorder information.*

5.12.1 These records shall be included in the final report or its appendices only when pertinent to the analysis of the accident or incident. Parts of the records not relevant to the analysis shall not be disclosed

Note. – Information contained in the records listed above, which includes information given voluntarily by persons interviewed during the investigation of an accident or incident, could be utilized inappropriately for subsequent disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings. If such information is distributed, it may, in the future, no longer be openly disclosed to investigators. Lack of access to such information would impede the investigation process and seriously affect flight safety.

It is very clear that the criminal prosecution of pilots, using the official accident report as primary evidence does not harmonize with either the letter or the spirit of ICAO Annex 13.

Further, it is our considered opinion that the criminal prosecution of the pilot without a showing of criminal intent, goes against the established norm of international practice and custom and violates fundamental precepts of human rights.

In almost every instance, the accident happens when several events, connected in one causal chain, come together and cause the flight crew to react to the best of their ability. When that reaction is unsuccessful, an accident occurs. ICAO Annex 13 is designed to enable a State to identify each of these events and to establishing a countermeasure for it. When done correctly, future accidents will be prevented by proper investigation, analysis



and systemic correction.

It seems clear that the sole purpose of the ICAO Annex 13 investigation is to improve aviation safety. If the accident investigation is conducted for the purpose of imposing blame or liability the goal of improving aviation safety will be seriously affected.

If there is no allegation that the flight crew intended the accident, it cannot be the basis for a criminal prosecution, which is only appropriate for an intentional act. That is the general international practice and custom.

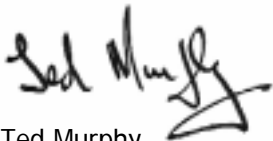
When the accident report is used for the criminal prosecution, the pilots, who had cooperated with the accident investigation according to the ICAO Annex 13, will have been exposed to a breach of their fundamental human rights by the Prosecutor.

We consider that the Memorandum agreed between Commissioner General of the National Police Agency and Vice-Minister of the Ministry of Transport in those days and the detail of the enforcement regarding the criminal prosecution and the aircraft accident investigation between the National Police Agency and the Aircraft Accident Investigation Commission in those days are completely contrary to the ICAO Annex 13.

IFALPA strongly requests that those agreements be reconsidered and re-established within the letter and spirit of ICAO Annex 13.

We sincerely hope that the letter and spirit of ICAO Annex 13 will be respected by the Japanese Government. By doing so, Japan can certainly contribute to the improvement of aviation safety worldwide.

Yours sincerely

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ted Murphy". The signature is stylized and cursive, with a prominent loop at the end.

Captain Ted Murphy  
IFALPA President

IFALPA からの要請書の日本語訳を次ページで紹介いたします。（訳責 ALPA Japan）

佐藤警察庁長官殿

世界 100 ヶ国 100,000 人以上の Pilot が所属する、IFALPA ( International Federation of Air Line Pilots' Association : 国際定期航空操縦士協会連合会 ) を代表し、航空機事故調査について定められた、国際標準である、ICAO ( International Civil Aviation Organization : 国際民間航空機構 ) Annex 13 ( 国際民間航空条約第 13 付属書 ) の規定を尊重し、適切に履行されることを、警察庁長官に要請致します。日本の国内法では Annex 13 の技術調査を基に、Pilot に対し刑事責任を追求することができる、と私達は理解しています。しかし、これは ICAO Annex 13 の精神と条文の両方に相反すると、私達は思っています。

国際標準である、ICAO Annex 13 は、日本によっても完全に批准されていますが、第 3 章、一般には、事故調査の目的を以下の様に明確に述べています。

### 調査の目的

**3.1 事故又はインシデント調査の唯一の目的は、将来の事故又は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。**

更に、事故調査報告書の使用に対する警告が第 5 章に書かれています。

### 記録の非開示

5.12 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、次の記録を事故または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

5.12.1 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時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るということが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。

公式の事故調査報告書を主たる証拠として使用し、Pilot に対し刑事責任を追求することは、ICAO Annex 13 の精神や条文と相容れないことは明白です。

更に、罪を犯そうとした意図がないにもかかわらず、Pilot に対し刑事責任を追及することは、国際的に確立された規準や慣例に違反すると共に、基本的人権をも犯すことだと、私達は考えます。

ほとんどの例において、事故は幾つかの要素が一つの鎖のように繋がりに、一度に発生した時に生じ、乗員が最善の能力で対応しなければならなくなります。対応が不成功な時、事故が起きます。ICAO Annex 13 はこれらの要素を認知し、対策を講じるように作られています。もし正しく運用されれば、適切な事故調査、分析、そして技術的な改善によって、事故の再発を防ぐことが

できます。

ICAO Annex 13 による事故調査の唯一の目的は、航空の安全向上であることは明らかです。もし、事故調査が、罪や責任を追及するのを目的として行われたとしたら、航空の安全を向上させるという目的は重大な影響を受けるでしょう。

もし、乗員が故意に事故を起こそうとした疑いがなければ、これは刑事責任の追及の対象とはなりません。刑事責任の追及となるのは、故意の行為である場合だけであり、これが国際的な規準と慣例です。

事故調査報告書が刑事責任の追及に使われた時、ICAO Annex 13 に従い事故調査に協力した Pilot の基本的人権は、検事により踏みにじられた事になります。

当時の警察庁長官と運輸事務次官との間で交わされた覚書と、警察庁と航空事故調査委員会の間で交わされた、犯罪捜査と航空機事故調査の実施に関する細目は、完全に ICAO Annex 13 に反しています。

IFALPA は、これらの同意条項が見直され、ICAO Annex 13 の精神と条文の範囲内となるように変更されることを強く要請します。

我々は、ICAO Annex 13 の精神と条文が日本政府により尊重されることを望みます。そうすることにより、日本は世界的な航空の安全向上に、間違いなく貢献することができます。

敬具



IFALPA 会長

機長 Ted Murphy

12月10日(火) 15:00

## 外国特派員協会で記者会見

Paul McCarthy 氏 ( US ALPA 所属、MD-11 機長、米国の弁護士資格を有する ) は、12月10日 来日活動の最後に、外国特派員協会で行いました。

記者会見では、まず ALPA Japan から IFALPA, ALPA Japan, 706 便事故、事故調査機関、ICAO Annex13, 日本の Criminal Case の問題点等の概略を紹介し、McCarthy 氏より航空事故が起こった際の国際的な取り扱い、及び航空事故の技術調査と刑事捜査の役割分担と住み分けについての解説が行われました。

出席した記者からは次の様な質問がありました。

- 『起訴状の要旨はどのようなものか?』 『日本の Criminal case は? 世界の例は?』
- 『日本政府はなぜ ICAO 条約を守らないのか?』 『事故率についてもう少し詳しく説明を?』
- 『技術的な経過について教えてもらいたい』 『日本のジャーナリズムの報道や日本人の読者は感情的すぎると思わないか?』

また後日、この記者会見に参加された記者から、次の様なコメントが日航機長組合に寄せられました。

先だってはお時間をいただき、ありがとうございました。ご存知とは思いますが、本日午後3時から外国特派員協会(ALPA Japan(日本乗員組合連絡会議))による記者会見がありましたので、当社もFCCJのメンバーであることから出席いたしました。明日の公判を控え、ALPAから争点に関する詳しい説明と見解の提示がありました。出席者からも、今日の説明を聞いてはじめて背景が飲み込めたといった趣旨のコメントがありました。会見の出席者数は思ったより少なく、10名前後といったところでした。明日の公判の結果を待つ態勢なのか、あるいは全体に外国プレスの関心が低いのかは判然といたしません。外国プレスもさることながら、日本の報道関係者に対してももっとアピールしていくことが重要だと感じました。実際、出席者からも、本件は日本では感情的なトーンで書かれることが多いため、もっと日本人の記者に情報提供してほしいという要望が聞かれました。コミュニケーションの面で何かお手伝いできることがありましたら是非声をおかけください

この記者の指摘のように、今後、中央のマスコミや外国特派員協会での記者会見は更に必要であり、詳しい情報を流していく必要があります。

## 首相、警察庁長官、外務大臣、法務大臣、国交大臣 宛て IFALPA の要請書を郵送

Paul McCarthy 氏は、警察庁、外務省、法務省、航空・鉄道事故調査委員会を訪問し、IFALPAからの要請を手渡して『日本が ICAO Annex 13 の精神と条文を守るように』と強く要請して回りましたが、IFALPA 本部は、改めて首相を初め警察庁長官、外務大臣、法務大臣、国交大臣に添付の Cover Letter を付け要請書を郵送しました。この Cover Letter は小泉首相宛に送られたものですが、宛名は違って長官、大臣各氏に送られた Cover Letter の内容は全て同じです。

**Mr. Junichiro Koizumi**  
The Prime Minister of Japan  
2-3-1 Nagata-cho, Chiyoda-ku  
Tokyo 100-0014  
Japan

10 December 2002

Dear Minister Koizumi

A Delegation from the International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) delivered a copy of the enclosed by hand to the National Police Agency, the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Justice and the Aircraft and Railway Accident Investigation Commission of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport on 9<sup>th</sup>/10<sup>th</sup> December.

In the cordial discussions that followed the delivery, the IFALPA Delegation made two principal points:

First, the manner in which the police and the accident investigation authority of Japan respond to an aircraft accident or incident would seem to be contrary to the provisions of the ICAO Annex 13, contrary to the accepted international best practice and contrary to the objectives of aviation safety.

Second, the Government of Japan should convene representatives of the various Ministries involved to meet with the pilots and determine if these concerns are justified and, if so, what steps might be taken to align Japan with the majority of principal aviation States in the conduct of incident and accident investigations.

To further this goal, our representative was instructed to request a formal written acknowledgement of the enclosed correspondence. We understand that the Government of Japan cannot commit to a formal position at this time but believe that a formal dialog is required as soon as possible to address this obvious deficiency.

Thank you in advance for your attention and co-operation on this important subject.

Yours sincerely



Captain Ted Murphy  
PRESIDENT

CC Mr. Hidehiko Sato  
The Commissioner General of the National Police Agency  
Ms. Yoriko Kawaguchi  
The Minister of Foreign Affairs  
Mrs. Mayumi Moriyama  
The Minister of Justice  
Mrs. Chikage Oogi  
The Minister of Land, Infrastructure and Transport

要請書 日本語訳 訳責 ALPA Japan

総理大臣 小泉 純一郎殿  
〒100-0014  
千代田区永田町 2-3-1

2002 年 12 月 10 日

拝啓 小泉総理大臣 殿

IFALPA ( International Federation of Air Line Pilots' Associations : 国際定期航空操縦士協会連合会 ) の代表は 12 月 9 日、10 日の両日、警察庁、外務省、法務省及び国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会を訪問し、同封の書簡の写しを手渡しました。

この訪問の際に行われた各省庁との誠意ある討議の中で、IFALPA の代表は最も重要な次の二点を指摘しました。

第一に、日本の警察と事故調査機関が航空機の事故及び Incident に対して行っている調査の方法は、ICAO Annex 13 ( 国際民間航空条約、第 13 付属書 ) の規定に反すると思われるものであり、国際的慣例や航空安全の目的にも反するものです。

第二に、日本政府は、Pilots との会合を開くために、関係する各省庁の代表を召集するべきです。そして、指摘されている問題について正当かどうか検討し、もしその指摘が正しければ、事故及び Incident の調査において、日本も大多数の航空先進国と同様の調査を行うように、どのような対策を採るか決めるべきです。

この問題の解決に向けて、我々の代表は同封の書簡に対する、公式な文書での受信確認を要請するように指示されました。我々は、現時点で日本政府としてはこの問題の解決に向けての約束をすることはできないと理解しています。しかしながら、この ( ICAO Annex 13 の規定に反する状況という ) 明白な欠陥に対処するために、一刻も早く公式な対話の場を設ける必要があると考えます。

この重要な問題への貴職のご配慮とご協力をよろしくお願い致します。

敬具



IFALPA 会長  
Ted Murphy 機長

CC : 警察庁長官 佐藤 英彦 殿  
外務大臣 川口 順子 殿  
法務大臣 森山 真弓 殿  
国土交通大臣 扇 千景 殿

## 各省庁訪問、要請の成果は

今回の IFALPA 副会長の Paul McCarthy 氏の各省庁訪問により、日本は ICAO Annex 13 を批准しているものの、日本の法体系はこれに合っていない、という問題を明確に関係省庁に伝えることができました。IFALPA からの要請書はこの点を明確に指摘しています。

今回の IFALPA 代表の来日は、今後日本における ICAO Annex 13 の正しい履行をもとめる活動に対し、大変大きな成果となったと言えます。

また、McCarthy 氏から、New Zealand の例の他、多くの新しい情報も得ることができましたので、今後の活動に大いに参考になりました。

## ICAO ANNEX 1 3 の履行問題は

### 日本のみならず、世界の乗員の問題

日本が ICAO Annex 13 を正しく履行していない問題は、日本の乗員のみならず、世界の乗員の問題である、と IFALPA は捉えています。日本で事故に遭遇した場合、事故調査委員会による事故調査の後、刑事責任の追及が行われるという事は世界中に知れ渡ってきました。

これは、日本で事故に遭遇した場合、日本の事故調査委員会の事故調査に協力する Pilot が今後いなくなると言う事態を招くことに他なりません。これでは、日本は世界の航空界で孤児となり、航空の安全性向上に全く貢献できない事態となってしまいます。

New Zealand の例にあるように、ICAO Annex 13 を日本で正しく履行するためには、日本の法体系の抜本的改革が必要と言えます。

日乗連 (ALPA Japan) は、現在年間方針に則って JL706 便裁判機長の無罪獲得に向け全力を傾けていますが、今回の IFALPA 代表の来日を足がかりに、今後日本が ICAO Annex 13 を正しく履行するように、根本的な改訂を日本政府に働きかけていきます。

706 便裁判今後の公判日程は以下の通りです。

第 2 回公判	1 月 1 0 日	1 0 時 ~ 1 7 時
第 3 回公判	1 月 2 7 日	〃
第 4 回公判	2 月 1 2 日	〃
第 5 回公判	2 月 2 4 日	〃
第 6 回公判	3 月 1 4 日	〃
第 7 回公判	3 月 2 6 日	〃

1 月 1 0 日の第 2 回公判については、ACA 3 名、JPU 2 名、APU 1 名、JASFE 1 名、NAL 3 名、JEX 1 名、幹事会 4 名、合計 1 5 名を予定しています。出来るだけ早目に傍聴予定者と居住地を事務局宛お知らせください。

2 月以降の傍聴人数枠については、現時点で未定ですが上記各組合の人数変更がある場合、また上記以外の組合からの傍聴希望については出来るだけ早い時期に事務局宛お知らせください。

**無罪獲得に向けてみんなで頑張りましょう！！！！**