



www.alpajapan.org

# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

Date 2003.1.29

No 26 - 22

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

# 全日空 59 便 (2002 年 10 月 2 日) 緊急着陸時 航空業務遂行中の乗員に対する 警察等のコックピットでの事情聴取には 問題あり

(全日空乗員組合ニュースから抜粋)

昨年 10 月 2 日、ANA59 便が緊急着陸で羽田空港へ引き返した際、スポットに警察、消防、航空局が待機し、エンジン停止直後にコックピット内での事情聴取が発生しました。この事例以降も、各地の飛行場で緊急着陸や、異常事態が発生するたび毎に、到着時点のシブサイドに警察が待機している状態が続いています。

また 2003 年 1 月 4 日に釧路空港で発生した HAC 機滑走路逸脱事例では、詳細は未確認なものの、警察が釧路地裁発行の捜査令状を持参し、約 10 名の捜査官で機体の実況見分を行った事例まで発生しています。

## (私たちが考える問題点)

私たちは、航空における、事故、インシデント、異常事態の調査は、ICAO ANNEX13 に沿って、「再発防止を目的」に、「事故調査専門機関」による科学的な調査が国際的な認知であり、警察の「個人責任の追求を目的」とした刑事捜査では今後の調査に支障を来し、航空の安全に著しく影響を及ぼすことになると考えています。

[参考]: <http://www.phenix.or.jp/jfas/index.htm> に ANNEX13 日本語版ファイルあり。

また、航空業務では「緊急事態の宣言、支援体制の依頼」は、必要であり義務



化されています。このような事態に「警察の出動があるから。」といったことが判断に影響するのであれば、そのこと自体が「安全」に悪影響を与えます。

これらのことから警察の航空の現場への出動に関連して、全日空 59 便に関する以下のような取り組みを実施していますので報告します。

## （実施した取り組み）

今回の全日空 59 便の緊急着陸は、異常運航とはいえ日常業務の一環でした。この状況において、制限区域内の駐機場に警察が出動し、旅客降機継続中にコックピットに立ち入り実施した「事情聴取」には問題があると考え、国土交通省、羽田空港事務所に質問書を提出し、文書での回答提示と話し合いを求めていましたが、今回、羽田空港事務所との話し合いを実施しました。

## （各方面への質問書の内容）

### （航空業務中断を強制された具体的事例）

1. 2 階席旅客降機後、直ちに警察等がコックピットでの事情聴取を始めたため、客室乗務員との連絡がない状態となり、運航責任者としての確認行為を阻害された。
2. 「コックピット内の発火、発煙」は航空法 76 条で「報告の義務」があり、国土交通大臣への報告業務が、警察捜査によりタイムリーに実施することが出来なかった。
3. その他、航空会社が組織確認するべき、「航空機の整備状況」、「運航管理」等への情報提供、相互確認に関して、時間的な遅れが発生することとなった等。

## （確認したい事項）

\* 航空業務の警察の捜査は、再発防止の目的には障害となる。今後、同様の事態が発生した時の、警察の対応はどのようなものか。

\* 到着直後の航空機内への出動は警察、空港事務所のいずれの要請によるものなのか。

\* 警察への情報提供はどのように連絡されるのか。

## （羽田空港事務所と日乗連、安全会議の話し合い）

- 2003 年 1 月 16 日

## （確認した項目）

- 空港運用細則により、管制機関に航空機から異常事態の報告があれば、「緊急出動」（3 段階あるが、待機を含め報告があれば、必ず出動になる）を「空港

保安防災課」に連絡し、当該部署が空港外部の消防機関への連絡に含め、空港警察に「時間、高度、航空会社、便名、機種」の連絡をする。機長名等のクルーの情報はこの時点では出していない。

- 制限区域内への進入要請、警察側からの要請。空港保安機関としての空港警察との関係から、空港事務所は警察の要請には大卒応じている。区域内へはCABの車両が先導する形になる。
- 何故、航空業務遂行中に、警察が航空機に行く必要があると判断したのかは、警察の判断で事務所は把握できない。警察の話では「旅客降機等を確認して、機長の許可を得た上での対応。」と聞かされている。
- 事故でない緊急着陸時の航空業務実施と、警察による事情聴取の優先度は、現場での判断も全く無いわけではないが、現状では、事務所としては規則通りの運用をするだけ。そのことにより「航空安全」に寄与できていると考えている。

## （会談後の確認と今後に関して）

航空局と警察の関係、事故調査との係わり、警察の考え方は、現場を超えた範囲であり、このレベルでの話し合いでは無理があり、今後は、国土交通省、警察の上部組織、現場それぞれのレベルでの取り組みが必要である。その時は

- 『事故、重大インシデント調査に関しては、ANNEX13の規定通り。』
- 『粗暴旅客、テロや犯罪が関係する時は、警察出動依頼となるが、それ以外の、今回のような緊急事態では、機長、運航者からの依頼がないときは、警察の現場への出動は必要がない。』

といった概念を組織確認し、それを基本に当方の主張の理解が進むよう、各方面と話し合う機会を設けていく努力が必要であると確認しました。

## （私たちが、今、考えるべきこと）

私たち運航乗務員は、常に、異常事態や緊急事態も想定し安全運航に備えています。また、最悪の場合のも、人命救助、事態収拾を最優先とて行動します。

このような事態では、「緊急事態宣言や、支援体制依頼」を、毅然と判断し実施すること重要であり、このことに「警察の出動」が「安全」に悪影響を与えるのなら、判断基準から排除するべきです。

この対応には日乗連手帳にも記述があるとおり、航空の現場での事情聴取は「任意」であり、「安全への判断」や「法的に必要な報告、及び、関連情報の報告業務」等との、優先順位は私達自身が判断すべきであり、拒否することが必要であれば、毅然として拒否し可能な時期に応じるべきです。

そして、運航乗務員や航空業務が、警察の犯罪捜査の対象とした取調べとなる

のであれば、その専門家である弁護士が同席し、犯罪捜査では承認されている「黙秘」等の、国民として当然の権利を行使して捜査に応じるべきだと考えます。各組合、日乗連にはそのための要請に応える備えがあります。

今、様々な思惑からと思える「外的要因」が、航空の現場に持ち込まれようとしています。このときこそ「安全運航」を最優先にした運航の実施が重要です。このためにできる「それぞれの取り組み」を全員で考え、毅然として行動しましょう。

以上