



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2008.4.30 No. 31 - 43

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 会長から福田総理へ

運輸安全委員会設置に対する要請 Letter を発信

配信：鳩山法務大臣、冬柴国交大臣、高村外務大臣、吉村警察庁長官

今年 10 月を目途に設立が議論されている運輸安全委員会に関し、IFALPA 会長から福田総理へ要請の手紙が送られ、鳩山法務大臣、冬柴国交大臣、高村外務大臣、吉村警察庁長官に配信されました。本文中にもあるように、IFALPA は過去 3 度法務省、外務省、国交省、警察庁などを訪問し、日本が ICAO Annex13 を批准していながら、国内法が準拠していない問題点の改善を要請しています。今回の Letter の中でも、昨年法務省に要請した、「航空鉄道事故調査委員会設置法に、事故調査報告書が本来の目的以外に使用されないように改正すること」を IFALPA として再度明確に要請しています。（本文 3 ページ参照）

（訳責：日乗連）

内閣総理大臣殿

国際定期航空操縦士協会連合会（IFALPA）は日本を含む世界100カ国、100,000人を超える運航乗務員を代表し、ICAOのAir Navigation委員会初めICAOの全ての委員会や活動にオブザーブ参加が許された組織です。

IFALPA は、航空鉄道事故調査委員会（ARAIC）と海難審判庁の事故調査部門とを合併し、運輸安全委員会を設置する事は、事故調査の分野で認知されている、日本の法律上の欠点を解消する素晴らしい機会を日本政府に提供するであろうと確信します。

特に、事故調査報告書に記載された分析が民事、刑事或いは行政上のいかなる処置にも適用されないように、航空鉄道事故調査委員会設置法を改訂されるべきであるとIFALPAは確信します。ICAO Annex 13 5.12章とその付帯事項の中で、事故調査に使用された記録類と解析部分に述べられた意見は明らかにされるべきではない、と明快に述べられていますが、我々はこの改正が日本の義務と完全に一致するものと信じています。

日本における実際の状況は、ICAO Annex 13 の規定や精神に直接的に反している事を、我々は経験から知っています。警察からの求めがあった場合、航空・鉄道事故調査委員会は事故調査報告書の全文を、ICAO Annex 13 3.1 章が意図する安全のための情報としてではなく、罪を示す鑑定書として警察に提供しています。そして検察はその報告書にある解析を用い、刑事責任の証明に使用するのは、ICAO Annex 13 や、他の国々によって常日頃実践されている事故調査の最良の慣行に対する完全な違反行為です。この国際標準の文言と精神は共に、事故調査と犯罪捜査を明確に分けることを求めているのです。



今日、日本の航空会社に従事するパイロットに加え、沢山の外国人パイロットが日本の多くの空港から出入りしています。彼等は、事故後日本の権力がパイロットを起訴する傾向があるばかりでなく、安全の解析さえも起訴するために使う、ということをとて心配しています。

IFALPA は彼等パイロットを代表し、航空機事故調査と犯罪捜査を分離するように日本の法律を改正することを長年要請してきました。2002年12月9日と2003年6月12日にはIFALPAの代表が、日本乗員組合連絡会議（ALPA Japan）と共に法務省、警察庁、外務省そして航空局を訪れ公式要請を行いました。そして2006年11月9日には、IFALPAとALPA Japanは法務省を三度訪れ、航空・鉄道事故調査委員会設置法の改定を特に要請しました。

ICAO Annex 13は、航空の安全を向上させるために欠くことのできない規程です。世界の航空先進諸国はAnnex 13の規程に従って事故調査を行っています。Annex 13を反映しそれらの国々で行われている最良の慣行は、Annex 13 Attachment Eの序文に最もよく要約されています。

安全情報を不適切な使用から保護する事は、継続的な有用性を確保するための基本である。安全情報を安全に関連した目的以外に使用する事は、このような情報の将来の有用性を抑制し、安全に対し逆効果をもたらす。この事実は第35回ICAO総会において、安全情報が不適切な使用から保護されることに対し、多くの国において現在の国内法や規程が不適切に規定されていないようにと、確認された。

4月11日、JL907便事故に対する東京高裁の刑事法廷の中で、管制官2名に、一審の無罪の判決を覆し有罪の判決が下されたと聞いて私は大変驚いています。日本ではHuman Errorを処罰する、という事が現実になってしまいました。Human Errorは当事者を処罰しても決して排除することはできないものです。詳細な事故調査と有効な改善策の実施が不可欠なのです。刑事責任の追及と事故調査を分離しないと航空の安全は脅かされてしまいます。

IFALPAは、日本が航空先進国としてICAOの基準に沿って国内法を改定することを要請します。そして、そうすることは日本のみならず、世界の航空安全を高める確かな一歩となるのです。

敬具

Carlos Limón 機長 IFALPA 会長

配信:

鳩山邦夫：法務大臣

冬柴鐵三：国交大臣

高村正彦：外務大臣

吉村博人：警察庁長官

18th April 2008

Mr Yasuo Fukuda
Prime Minister
Cabinet Secretariat
Cabinet Public Relations Office
1-6-1 Nagata-cho
Chiyoda-ku
Tokyo 100-8968
Japan

Dear Prime Minister

The International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) through its Member Associations represents in excess of 100,000 flight crew in Japan and more than 100 other countries world-wide. IFALPA is accredited as a standing observer to the ICAO Air Navigation Commission and all associated Panel and group activities of ICAO.

IFALPA believes that the planned merger of the Aircraft and Railway Accident Investigation Commission (ARAIC) with the accident investigation part of the Marine Accident Inquiry Agency to form the Transport Safety Commission may afford the Japanese Government an excellent opportunity to remedy a perceived shortcoming of Japanese Law in the area of accident investigation.

Specifically, IFALPA believes that the Aviation and Railroad Accident Investigation Commission Establishment Law should be amended so that the analysis contained in an aircraft accident investigation report cannot be used in any civil, criminal or administrative proceeding. We believe that such an amendment would be fully consistent with Japan's obligations under ICAO Annex 13 which clearly state in Paragraph 5.12 and accompanying documentation noted in that section that the records used for investigation and the opinions expressed in the analysis portion of the investigation should not be disclosed.

We know from experience that the actual practice in Japan is directly contrary to the letter and spirit of ICAO Annex 13. When the police request it, ARAIC has provided the entire Accident Report not as a safety document as intended in ICAO Annex 13, Paragraph 3.1, but as the written statement of expert opinion on culpability to the police. Prosecutors have then used the analysis contained in the report to prove their criminal case. This is a complete breach of ICAO Annex 13 and the demonstrated best practice of States that routinely conduct formal investigations. Both the letter and the spirit of this International Standard require that there be clear separation of the accident investigation from the criminal investigation.

Today, in addition to the pilots employed by Japanese carriers, a large number of foreign pilots are coming and going out from many airports in Japan. They have been very concerned with the tendency of Japanese authorities to not only prosecute pilots post accident but to rely on safety analysis to support the prosecutions.

On behalf of these pilots, IFALPA has been appealing for years for a change to the Japanese law which would separate the aircraft accident investigation from the criminal investigation. On December 9th 2002 and June 12th 2003, a delegation visited the Ministry of Justice, National Police Agency, Ministry of Foreign Affairs and Aviation Bureau with Air Line Pilots' Association of Japan (ALPA Japan) to make this official request. On November 9th 2006, IFALPA and ALPA Japan visited the Ministry of Justice for the third time and specifically requested an amendment of the Aviation and Railroad Accident Investigation Commission Establishment Law.

ICAO Annex13 provides an indispensable tool to improve the safety of aviation. Most advanced aviation States in the world investigate accidents according to the provisions of Annex 13. The best practice employed by these States and reflected in Annex 13 is best summed up in the introduction to Attachment E to Annex 13:

The protection of safety information from inappropriate use is essential to ensure its continued availability, since the use of safety information for other than safety-related purposes may inhibit the future availability of such information, with an adverse effect on safety. This fact was recognized by the 35th Assembly of ICAO, which noted that existing national laws and regulations in many States may not adequately address the manner in which safety information is protected from inappropriate use.

I was very surprised to hear that the conviction was given to the two ATC controllers in the criminal court of JL907 accident case at the Tokyo High Court on April 11th with overturning the verdict of not guilty at the first trial. It's come true that Human Error is punished in Japan. Human Error is one of the things that it would never be excluded by punishing the directly concerned person. The detailed accident investigation and the implementation of effective remedies are indispensable. The aviation safety would be threatened if the accident investigation is not separated from the criminal investigation.

IFALPA calls upon Japan as an advanced aviation State to amend its laws in accordance with the ICAO guidance and by so doing make a positive step to improve aviation safety in Japan and all over the world.

Sincerely yours

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that appears to read 'Carlos Limón'.

Captain Carlos Limón
President

CC:

Mr. Kunio Hatoyama: Minister for Justice

Mr. Tetsuzo Fuyushiba: Minister of Land, Infrastructure and Transport

Mr. Masahiko Koumura: Minister of Foreign Affairs

Mr. Hiroto Yoshimura: Commissioner General of National Police Agency