



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.02.07

No 26 - 28

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

日航ニアミス事故に犯罪性は無い

2月6日記者会見報告

航空事故再発防止を阻害する刑事捜査は即刻中止せよ

2001年1月31日に発生した日航ニアミス事故に関して、警視庁は執拗な事情聴取を含む刑事捜査を続けています。この刑事捜査は「そもそも犯罪性が認められない」「事故調作成の報告書を捜査に流用している、というICAO ANNEX 違反」という観点から、全く認められないものです。日乗連は航空安全会議と共に、この問題点についての理解を深める為、2月6日に警視庁及び国土交通省内の記者クラブ所属社に対して「航空事故と刑事責任」という基本問題を説明し、以下の見解を発表しました。マスコミからは15社26名の参加があり、活発な質疑応答も行われました。日乗連はこのような活動をさらに進めていきます。

日本航空ニアミス事故機長に対する刑事捜査について（見解）

警視庁は本件事故に関して、業務上過失傷害罪の疑いで、捜査を続けている。2001年1月31日に発生した日本航空ニアミス事故の当該機長は、緊迫した状況下で最悪な事態の回避に最善を尽くし、最悪の事態を回避した。この行為は賞賛されこそすれ、犯罪には該当しない。

私達はかねてからテロや故意に引き起こされた事故以外の航空事故においては、警察などによる犯罪捜査をおこなうべきでないと主張してきた。その理由は、航空事故の約7割がヒューマンファクター（人的要因）で発生していることから、事故再発防止の為、現在最も重要とされているものが、事故当事者からの証言であるからである。そのため、国際民間航空条約第13付属書には、事故関係者の情報が「その後の懲戒、民事、行政、及び刑事上の処分に利用された場合、関係者からの詳細な報告が得られなくなり、航空の安全に著しい影響を及ぼす」と警告し、事故調査記録を事故調査以外の目的に利用してはならないと規程している。つまり、事故調査報告書を刑事裁判の証拠として流用することは認められていない。また、航空・鉄道事故調査委員会が行う事情聴取においては、同設置法により、調査の協力を拒んだり、虚偽の証言を行った場合は罰則が適用される。このことから事故再発防止活動においてはいかに当事者からの証言が重要であるかがうかがえる。

一方、刑事捜査は、「誰に責任があるか」を明確にし、「刑罰を科する」ことを主眼にしており直接事故の再発防止を目的としていない。

ただし、司法警察が国内法で定める手続きに則り、独自に捜査することについて、私たちは異論を唱えているものではない。根本は処罰の為の捜査の目的と、再発防止の為の調査という目的の相違である。

特定の「個人」「企業」の責任を取り上げる刑事捜査や処罰に関して、当事者にとって不利益となる事項については、黙秘権の行使が我が国憲法で保証されている。この権利が事故調査において行使された場合、複雑で多くのファクターが絡んでいる航空機事故においては、真の事故原因究明が不可能となり、当然再発防止策は確定できない。

昨年名古屋地検は、日本航空706便事故機長を業務上過失致死傷罪で起訴し、現在裁判が進行中であるが、こうした起訴がたびたび起こるようであれば、事故の当事者たちの犯罪捜査に対する警戒心は極めて高くなり、事故の再発防止にとって大きな障害になるであろう。

このような日本の情勢に対し、世界の運航乗務員たちはすでに敏感に反応しており、過日、IFALPA（国際定期航空操縦士協会連合会）の役員が日本の行政に対し、国際民間航空条約第13付属書を遵守するよう要請を行ったところである。

改めて私たちは、同種事故の再発防止をもって日本の航空安全を確保するため、日本航空ニアミス事故の当該機長に対する犯罪捜査を直ちに中止することを、警視庁ならびに東京地方検察庁に対し要請する。

以上。

