



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.2.25 No 26 - 39

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

「機内迷惑行為」の処罰に関して

航空局が「航空法改正」の方針を決定しました

航空局危機管理室との会見報告 2003年1月24日

<これまでの経緯>

昨今、世界的に航空機内で酔って客室乗務員に暴力や暴言を吐いたり、喫煙したりする「機内迷惑行為」が急増しているため、IFALPA や ITF (国際運輸労連:主に客室労組が加盟)において法的に規制する要請が ICAO を始め各国行政に働きかけがなされております。日本に於いても同様な事例が多発しているため、IFALPA での議論を参考に 2001 年 6 月 25 日国土交通大臣に対し「機内迷惑行為防止法(仮称)の制定について(要請)」を行っています。また、定期航空協会をはじめ航空業界も罰則を伴う法規制の要請を続けていました。

これに対し国交省は、2002 年 2 月に「航空会社は刑法や運送約款に基づく搭乗拒否などで対応すべきで、現行の刑法の中で対処すべき」と見解を各社に通達しました。

しかし、今回、国土交通省は「悪質な行為を処罰できるよう」航空法を改正する方針であることが明確になり、日乗連 SECURITY 委員会はこの件を担当する国土交通省「危機管理室」と確認の会見を実施しましたので報告します。

<関連法案について今回、確認した項目>

趣旨;航空法を改正し、「悪質」行為を処罰することにより、機内迷惑行為の抑止を図る。

<今後の日程予定>

法案は、法務省と条文について協議中であり、内閣法制局を経て決定される。3月上旬に国会に提出され、5,6月に成立、10月から施行される。

<改正点>

- 機内における行為に規制対象を挙げ機内迷惑行為として、これを航空機の安全な運航を妨げる「安全阻害行為」と規定し、罰則規定も新設する。
- 航空法には、ラバトリー内での喫煙行為、航行中における航空機扉開閉装置の操作について記載する。
 - 1 携帯電話など機内で禁止された電子機器の使用
 - 2 トイレ内などでの喫煙
 - 3 救命胴衣などの機内装備の移動



- 4 離着陸時の座席ベルトの未使用
- 5 手荷物の未収納
- 6 セクハラ行為などについては省令による

<特徴点>

- セクハラを「乗務員への乱暴な言動や乗務員を著しく羞恥(しゅうち)させ不安を覚えさせる言動など業務に支障を生じさせる行為」として規制対象とする。酔って客室乗務員に暴言を吐いたり、セクハラ行為は、「保安要員としての業務を阻害する」との理由による。
- 携帯電話の使用については、今後 EMI 対策が行われた場合を想定して、改訂可能な省令による規定とした。

<手続き>

- 機長名(個人名ではなく、便機長とする。)で禁止命令を乗客に発出する。
- この命令に従わない場合は、罰則規定が適用される。
- 場合によっては、拘束し行為を制止する。降機後は、警察に引き渡し、裁判の後に乗客には、50万円以下の罰金が科されることになる。

<改訂の背景>

- 国交省のこれまでの対応は、「刑法や運送約款に基づく搭乗拒否などで対応すべき」として法制化には消極姿勢を維持してきた。
- 2000年には、定期航空協会などの動きに対応し、2001年に民主党、公明党から議員立法案が提出された。
- 2002年には、航空局は、航空会社に通達により、UPAX 関連の報告の収集、検討委員会の設置により、法制化について検討を行ってきた。

<その他>

- 法73条3項とは別の条項として新設し、罰則も新設する。
- 刑事訴訟法の改訂(注:外国登録機内の殺人、暴行など、刑訴法6項目を日本人に対する行為に限り適用する改訂)とは別の組み立てである。
- ICAO UPAX の取り扱いとは異なる。
- 外国航空機、外国国籍乗客には、日本の領空内において適用する。
- 英国の UPAX 関連法とも異なる。
- 適用は、乗客の搭乗から降機まで行う。
- 拘束については、Door Close/Open となる。

<今後の課題>

上記のような内容を受けての今後の課題として、以下のようなことが考えられます。

- PIC が命令するが、実際の行為制止担当が客室乗務員だとしたら、周知、訓練の概要の確認が必要。
- 会社の組織としてバックアップ体制や、警察の出動態勢の確認が必要である。
- 客室乗務員のみが粗暴旅客に立ち向かうのではなく、乗客の協力を要請する体制は考えられないか。
- 周知効果で予防的効果を期待するのなら、定航協に周知教宣体制の確認も必要か。
- 「警察は事故調査への出動はなく、機内保安への依頼が航空会社からあれば、必ず対応して欲しい。」との取り組みが必要かもしれない。

更に、今後は日乗連、客乗連、安全会議の全体で取り組む必要があり、具体的な日程は、安全会議の要請書項目として要請することが、最も効果的と思えるので、各組織の討論を深めていくことも必要となる。

また、このような課題に対しての「危機管理室」との今後の話し合いに関して、3月の国会への作業終了後に時間が設定できる予定です。