



英国 AAIB 視察・調査報告(5)

これまでのニュースでは AAIB の構成や業務について解説してきましたが、いよいよ「事故調査と司法捜査の関係」に関して、英国と日本の違いを検討することにします。

[事故調査と刑事捜査について]

(1) 事故調査と警察の捜査との関係を取決める法律や覚書等は存在するか？

AAIB から警察へのガイダンスという形で覚書が存在しており、AAIB と警察や救急機関など緊急対応組織との間で、職務をどのように連携させるべきかに関する助言を提供している。発生した事象が犯罪ではなく事故であることを AAIB が警察に保証できるまでは、警察は事故現場を犯罪の行われた場所として取り扱わなければならない。AAIB が、犯罪(サボタージュやテロ)が行われた可能性があると確信する場合、警察に通知しなければならない。犯罪が行われたと断定された場合は、警察捜査が最重要となる。航空機事故で死亡者が出た場合、検視官(CORONER)は取調べを行わなければならないが、取調べは通常、AAIB 報告書が出された後に行われる。AAIB 報告書は、誰が事故の責任を負うべなのかを決定しない。検視官は、死因に関する決定を下す。警察、検察庁や民間航空庁は、事故に責任がある可能性のある者を訴追することが公共の利益にかなうかどうかについて、独自に判断を下す。事故の犠牲者およびその被扶養者は、事故による損害の補償を求めて、航空会社やメーカーに対する訴訟を提起する権利を有する。

英国においては、事故の再発防止を最大の社会的要請とする認識から、事故発生時には AAIB が中心となって対応がなされます。しかし、一般的には事故直後の緊急対応には警察や救急機関が力を発揮することから、事故発生後、AAIB による系統的な調査が始まるまでの初期対応をいかに行うかについて、警察や救急機関に対して AAIB がガイダンスを定めています。

このガイダンスは法的なものではありませんが、実質的な効力を持っています。事故発生時には、人命救助や事故現場の保安を AAIB との調整の下、警察や救急機関が行い、その後は事故調査が司法捜査に優先されます。検視官(CORONER)による刑事・民事上の対応も、事故調査報告書の発行を待って開始されますが、これは事故調査が迅速正確に行われるための配慮で、検視官が事故調査報告書を判断の根拠にすることはありません。

(2) 事故がヒューマンエラー(過失)による場合、刑事責任、行政処分は行われるのか？ 過失を処分しないとすればその法的根拠、社会的背景はどうか？

航空法違反を理由として、パイロットを訴追したことがあるが、それは過失の程度による。過失の程度が過失致死罪に相当すると検視官が決定した場合、当局は訴追に動く可能性がある。ただし、一般に、航空の分野ではヒューマン・エラー・タイプのミスは罰せられず、オープンな安全報告カルチャーを保持する方が、安全と公共の利益にかなう、というのがイギリスでの考え方である。

英国でも、航空事故に対して<免責>されているわけではありません。重大な航空法違反がある場合は訴追される可能性はありますが、一般的なエラーの場合は訴追されません。安全性の向上を最優先にするのが、社会的な要請となっています。

(3) 事故が発生したときに、犯罪性の有無は誰がどのように判断するのか？

犯罪ではないことが明らかになった場合、検視官 (CORONER) は死因を特定し、その判断に基づき、警察および検察庁は告発を決定する可能性がある。それとは別に、民間航空庁も、航空法 (ANO) 違反を理由として、告発することができる。両方の当局は、訴追した場合の公共の利益、および、訴追が成功する可能性に基づいて、判断を下す。

前項のように、事故の形態によっては責任追及がなされる可能性がありますが、それはあくまで検視官独自の調査と判断に基づいて行われます。その判断は、訴訟によってより多くの市民が利益を得ることができるかどうか焦点になります。

(4) 犯罪性がない時には、警察はどうするのか？

警察は、捜査を AAIB に委ねる。

死傷者を伴う航空事故が発生した場合、日本では主として業務上過失の観点から警察が捜査を行います。その実態は<個人のエラー>を特定し<処罰をもって社会の鎮静化を図る>という考えが強いように見えます。この考え方が<システム性事故>に対しては効果がないことは、社会的にも理解が進んできています。

一方、英国では<犯罪性>の有無が警察の主たる関心事で、犯罪とエラーとの線引きがなされているようです。

(5) 犯罪性があるかないか判断が難しい場合は、証拠資料はどちらが占有するのか？

警察は、明白な犯罪 (サボタージュ/テロ) に関心を持つのみで、技術的なもの (過失/航空法違反) には関心がない。AAIB が警察に、明白な犯罪は行われなかったことを保証できるまでは、警察は、証拠を保管する。明白な犯罪は行われなかったことが明らかになった段階で、警察は、すべてを AAIB に委ねる。

犯罪の有無が明らかになるまでは、証拠品の保管責任は警察にあります。残骸や飛行記録などはファーンボローにある AAIB の施設に運ばれ、AAIB はすべての証拠品に自由に接触できます。

航空機の爆破やハイジャックなどの犯罪性が明らかになった場合は、警察が主体となった捜査が行われ、AAIB は技術的な面のアドバイスを行います。一方、犯罪性がなかった場合は、警察は手を引いて一切の調査権限が AAIB に委ねられます。

このように、英国では<犯罪捜査>と<事故調査>は明確に区別されています。それを可能にしているのは、再発防止によってより多くの国民が利益を受けるという考え方が国民に理解されていることと、被害者に対するケアや説明が十分になされているという背景でしょう。

司法による対応が必要な<犯罪>、行政による対応を行う<航空法違反>、そしてシステムの改善という対応が必要な<エラー>が区別され、正しく対応することによってより多くの国民が<安全>という利益を享受する、そのような理解が大変重要であると感じます。