



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.04.15 No. 32-51

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

日航 907 便事故裁判の無罪を求め IFATCA、IFALPA の代表と全運輸、安全会議、 航空連、日乗連合同で行った活動 (2) — 最高裁判所への要請書 —

IFALPA の Executive Vice President, Asia Pacific Region, Captain Stu Julian は、1月29日、世界中の乗員の声 ; Global Voice of Pilots である以下の要請書を最高裁に手渡し、日航 907 便事故裁判での 2 名の管制官の無罪を求めました。

(訳責 : 日乗連)

最高裁判所
第一小法廷 御中

2009 年 1 月 29 日

拝啓

IFALPA (国際定期操縦士協会連合会) は、世界 100 ヶ国以上、10 万人を超える操縦士で構成される組織で、ICAO が主催する国際会議にも恒久的オブザーバーとして参加し、世界の民間航空の発展と安全の維持向上を目的として活動しています。

2001 年 1 月 31 日に発生した日本航空 907 便と同 958 便の異常接近事故について、東京地方検察庁は、事故に関係した航空管制官 2 名を業務上過失致傷罪の容疑で起訴しました。東京地方裁判所は無罪判決を言い渡しましたが、第 2 審の東京高裁では逆転有罪となり、現在最高裁判所において審理が行われています。

日本も批准する国際民間航空条約の第 13 附属書 3.1 (事故調査の目的) には、「調査の唯一の目的は、事故及びインシデントの再発防止でなければならない。罪や責任を課するのが活動の目的ではない」とあり、また同 5.12 (記録の非開示) には、「事故又はインシデントがいかなる場所で発生しても、国の適切な司法当局が、記録の開示が当該調査又は将来の調査に及ぼす国内的及び国際的影響よりも重要であると決定した場合でなければ、調査実施国は、次の記録を事故又は重大インシデント調査以外の目的に利用してはならない」と述べられています。

そして、この法理は、世界の航空関係者や司法当局が、刑事訴追と事故調査の関係の在り方を、数多くの事故から教訓として学んだ結果として導き出されたものであり、5.12 条の注には、このことが「事故又はインシデントの調査記録に含まれる情報は、調査過程における任意の供述を含むものであり、懲戒、民事、行政及び刑事上の処分に不適切に利用される可能性がある。



もし、このような情報が流布されると、将来、調査官に対して事実が包み隠さず明らかにされず、調査の過程に支障を来し、航空の安全に著しく影響を及ぼすことになる」と明確に述べられています。

国際民間航空条約第 13 附属書は、悲惨な事故の経験から生み出された事故再発防止に関する国際標準であり、アジアの航空ネットワークの中心に位置する日本はこれを遵守すべきであることは言うまでもありません。

刑事訴追が、基礎的な事実に加えて事故調査当局の見解を付加してなされていることを強く憂慮しています。このような事態は、第 13 付属書に正面から違背します。

航空管制を含めた航空システムは、航空管制や航空機の運航など、高度で複雑なシステムにより総合的に構成されています。このため、航空事故のほとんどが、多くの要因が複雑に連鎖して発生しており、事故に直接関与した当事者のミスやエラーだけで引き起こされるものではありません。ICAO の安全管理マニュアルにも、「エラーはシステムの欠陥の結果であり、事故の原因ではない」と明言されています。

本件事故については、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の事故調査報告、勧告・建議に述べられているとおり、事故当時の管制用レーダーに搭載された CNF（異常接近警報）機能の設定の不備、事故当月に航空機への搭載が義務化された ACAS の運用に関する重要な準則や情報提供の不備など、多くの運航システム上の欠陥が指摘され、事故後幾多の改善措置がとられました。特に管制指示と ACAS の RA（衝突回避指示）の内容が相反した場合の運用方法についての不備は、事故が再発する恐れがあるとして、ICAO に異例の安全勧告を行っています。

また、2002 年 7 月 1 日、ドイツのウーベリンゲンで DHL 機とバシキール機が本件事故と酷似した状況下で空中衝突を起こしており、その主たる事故原因が ACAS の運用規程の不備にあったことが明らかにされています。

万一、犯罪性の無い本件事故の関係者を犯罪者として処罰するようなことがあれば、それは国民の足としての航空輸送の安全を損ない、結果、日本国民及び日本の管轄空域を飛行する世界の航空機の利用者に多大な不利益をもたらすことにもなります。

このような事態が是正されることを、世界的に多くの航空関係者が望んでおります。IFATCA と IFALPA は、不当な訴追を防ぐ法律なしに、日本は責任ある国際組織の一員として世界の航空管制官及び操縦士に認識されないと信じています。私たちは、以下の点についてご尽力されるよう要請します。

「事故調査の唯一の目的は事故及びインシデントの防止である」という条項を含む、国際民間航空条約第 13 附属書、その指針を提供する同付属書の「アタッチメント E」を参照して、「事故調査に関する事故調査委員会と警察当局との覚書」を見直すこと。

敬具

IFALPA 会長 Carlos Limon

29 January 2009

First Petty Bench of the Supreme Court

Dear Sir

The International Federation of Airline Pilots Association (IFALPA) is an international organization consisting of 100,000 airline pilots from over 100 countries including Japan. It participates in the Air Navigation activities of the International Civil Aviation Organization (ICAO) as a permanent observer assisting in the development, and maintenance of Standards and other material directed at the improvement of aviation safety and efficiency.

The Tokyo District Public Prosecutor's Office has prosecuted two air traffic controllers, who had been involved in a near mid-air collision incident involving Japan Airlines Flights 907 and 958 that occurred on 31 January 2001. The prosecution has alleged professional negligence resulting in injury. At trial, the Tokyo District Court issued a finding of not guilty. Subsequently, the Tokyo High Court overturned the decision a new trial is being held in the Supreme Court at this time.

According to ICAO Annex 13, Paragraph 3.1, Objective of the investigation, which Japan has ratified,

3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

Moreover, ICAO Annex 13, Paragraph 5.12, Disclosure of records states that:

“The state conducting the investigation of an accident or incident, wherever it occurred, shall not make the following records [as listed] available for purposes, other than accident or incident investigation, unless the appropriate authority for the administration of justice in that State determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that or any future investigations.”

This principle has come from the fact that aviation and judiciary authorities in much of the world have understood after many investigations that there is a direct relationship between prosecution and thorough investigation. This is clearly set out in the note accompanying paragraph 5.12:

Note 1.— Information contained in the records listed above, which includes information given voluntarily by persons interviewed during the investigation of an accident or incident, could be utilized inappropriately for subsequent disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings. If such information is distributed, it may, in the future, no longer be openly disclosed to investigators. Lack of access to such information would impede the investigation process and seriously affect flight safety.

ICAO Annex 13 is the global standard for proper investigation techniques which are calculated to ensure that accident lessons are learned and effective action is taken to prevent their reoccurrence. Needless to say, being center of Asian aviation network, Japan should observe the procedures contained in Annex 13.

It is extremely worrying that the current prosecution is utilizing the opinions of the investigating authority in addition to the basic facts of the incident to support the prosecution. This is directly contrary to the requirement of Paragraph 3.1 quoted above. The fact that the conclusions contained in the report are far from being universally accepted by experts in the field is cause for even greater concern, given the authority which the official report carries.

The aviation system, which of course includes Air Traffic Control is advanced and complex. Most aircraft accidents are caused by many factors and complex chains of events, not simply by the mistakes or errors of the persons directly concerned. The ICAO safety management system, as set out in document 8959 (safety management manual) recognizes the impact of systemic defects on the causation of accidents and provides a method to detect and address such problems.

In the present case, and the recommendations and proposals of the Aircraft and Railway Accident Investigation Commission (ARAIC) accident survey report point out that the aviation operation systems in this incident had several defects such as the CNF (mid-air collision alert function) installed in the ATC radar system had an imperfection and that the Airborne Collision Avoidance System (ACAS) (the phrase used in ATC is designated as "TCAS") procedure was not proper. After the accident, a lot of remedial actions were taken. It is of particular note that the ARAIC made a safety recommendation to ICAO that the method for operating ACAS might lead to similar accidents again when an ATC instruction is different from a Resolution Advisory (RA) which ICAO subsequently acted on.

Also of note is the mid air collision accident between Bashkirian Airlines and DHL on 1 July 2002, over the town of Uberlingen in Germany under circumstances similar to the JAL 907 case. It has been accepted world-wide that these events highlighted critical defects of ACAS operating procedures.

If the persons concerned who were attempting to do their duty but, without intent, were unable to do so are punished criminally, the safety of air transportation may be negatively affected, to the disadvantage not only of the people of Japan but also of the global aviation industry.

Aviation professionals around the world believe that the above situation should be corrected as soon as possible. IFATCA and IFALPA also believe that without new laws to prevent such unwarranted prosecutions Japan will not be recognized as a responsible member of the international aviation community by air traffic controllers and pilots around the world. We strongly request that you make every possible effort to address the following point;

Reconsider "Memorandum of Understanding about the aircraft accident investigation between the Police Agency and the Ministry of Transport" with ICAO Annex 13 and include the clause "the only purpose of investigation is reoccurrence prevention of an accident or incident" and a reference to Annex 13, Attachment E which provides guidelines in this area.

Yours faithfully

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'C' and 'L' intertwined, with a horizontal line crossing through them.

Captain Carlos Limón
IFALPA President