



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.8.19

No. 33-10

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（8）

## — 国土交通大臣への要請書 —

IFALPA の Executive Vice President, Asia Pacific Region, Captain Stu Julian は、1月29日、世界の乗員の声（Global Voice of Pilots）である以下の要請書を航空局長に手渡し、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）

国土交通大臣  
金子一義 殿

2009年1月29日

拝啓

IFALPA（国際定期航空操縦士協会連合会）は、日本を含む世界 100 ヶ国以上、10 万人を超える操縦士で構成される組織であり、国際民間航空機構（ICAO）が主催する航法に関する国際会議に恒久的オブザーバーとして参加し、世界標準や民間航空の安全と発展に直接関係する他の分野の開発と維持について補佐しています。

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、続く第 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」とあります。

更に同条 5.12 項（記録の非開示）では次の様に述べられています。

「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」

この原則は、世界の航空関係者や司法当局が、刑事訴追と徹底した事故調査の間には直接の関係がある、ということを経験した多くの事故調査から教訓として学び導き出されたものです。



この事は 5.12 項に関連した以下の注に明確に記載されています。

「注 - 1 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」

国際民間航空条約第 13 附属書は、事故の経験から生み出された最適な事故調査の手法であり、事故の再発防止に有効な手段をとるための国際標準です。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、上記に抜粋した 3.1 項に正面から違反しています。報告書に含まれる結論が、その分野の専門家によって一般に受け入れられるものから遠いという事実は、公式報告に権威を与え、更に大きな関心を呼びます。

航空管制を含めた航空システムは、高度で複雑なシステムです。航空事故の殆どが、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のみで単純に引き起こされるものではありません。Document 8959 (安全管理マニュアル) としてまとめられた ICAO の安全管理システムも、事故の原因はシステムの欠陥の結果であると認識し、この様な問題を検知して示す方法が用意されています。

本件事故と、航空・鉄道事故調査委員会 (ARAIC) が行った事故調査の勧告・建議は、事故当時の管制用レーダーに搭載されていた CNF (異常接近警報) 機能の設定の不備と、空中衝突防止装置 ACAS (ATC 用語では TCAS) の運用に関する不備について指摘しています。事故後幾多の改善措置がとられました。管制指示と ACAS の RA (衝突回避指示) が相反した場合、ACAS の運用方法が同様の事故を再度引き起こすかもしれない、という安全勧告を ARAIC が ICAO に行い、ICAO はそれに従いましたが、これは特筆すべき事です。

また、2002 年 7 月 1 日、ドイツのウーベリンゲンで DHL 機とバンキール機が JAL907 便の事例と酷似した状況下で空中衝突が起きたというのも特筆すべき事です。これら二つの事例は、ACAS の運用の致命的な欠陥を明らかにした、ということで世界的に認められています。

万一、職務を行おうとした中で、意図に反し職務を遂行できなかった管制官を犯罪者として処罰することになると、航空安全は悪い影響を受け、これは日本の国民のみならず、世界の航空産業にも不利益なことになります。

このような事態は直ちに是正されるべきと、世界の航空関係者は信じています。IFATCA と IFALPA は、この様な不当な訴追を防ぐための法律が制定されなければ、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確信します。私たちは、以下の 2 点について貴殿あらゆる手段を講じる事を強く要請します。

1. 航空機事故調査における警察庁と国交省の間で交わされた「覚書」を ICAO Annex13 に沿って見直す事。
2. 第二審に提出した証拠や意見に基づき、当該二名の管制官の継続雇用を許可する事。

敬具

Captain Carlos Limon

IFALPA 会長

29 January 2009

Mr. Kazuyoshi KANEKO  
Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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 two points;

1. Reconsider "Memorandum of Understanding about the aircraft accident investigation between the National Police Agency and the Ministry of Transport" with ICAO Annex 13.
2. Cooperate for the presentation of evidence and opinion in the second trial of this case and authorize the continued employment in their respective positions of the two air traffic controllers.

Yours faithfully

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, overlapping loop and a diagonal stroke.

Captain Carlos Limón  
IFALPA President