



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 (9)

IFALPA から Executive Vice President, Asia Pacific Region, Captain Stu Julian と、IFATCA から Executive Vice President, Professional Affairs, Mr. Scott Shallies を招き、全運輸労働組合、安全会議、航空連、日乗連は合同で、日航 907 便事故裁判の無罪を求め、2009 年 1 月 29 日、最高裁、警察庁、運輸安全委員会、航空局に対し要請行動を行った後記者会見を行い、30 日は銀座のデモ行進とシンポジウムを行いました。

—記者会見—

一連の要請行動の後、一行は霞が根記者クラブで記者会見を行いました。要請行動の内容や要請時の対応などについて報告した後、質疑応答に入り、記者の皆さんからは次の様な質問がありました。

- Q 国際的な観点から、相違通報が出されている国は日本の他にもあると思うが、この裁判は国際的にも特別なものなのか。
- A 日本の様な航空先進国に於いて、刑事裁判の場で **Human Error** を個人の過失責任として追及している。これは ICAO Annex13 に反することであり、航空の安全にとっても大きな問題だ。この裁判は世界が注目している。
- Q 判決が確定したら何かやるか? どの様な影響があるか?
- A 判決確定後の行動はまだ何も決まってい無いが、判決の結果によっては対応を検討する。もし有罪の判決が確定すると、**Human Error** は犯罪の対象となることが明らかになる。そうすると、日本での事故調査に対し警戒感が大きくなる。事故の再発防止を求める国際社会に与える影響が大きいと言わざるを得ない。
- Q 仮に責任を問われる事があつたとしても、事故調にも警察にも洗い洗い真実を話す必要があるのではないか? その結果罰せられたとしても整合性がある。
- A 事故調査法では全てを話す義務を負わされている一方、刑法では黙秘の権利が認められている。その両者を同一の個人に適用するのは、法律の仕組みが適切でない。事故調査ではあまいな事柄であっても、事故防止に役立てることができるが、刑事責任追及の場とはそう場ではない。
- A また、個人に対して上記質問の様なことを言うことは可能かもしれないが、会社など、組織や法人はどうなのだろうか。システム性の事故の場合、事故原因は単純ではない。日本の刑法では組織は対象となっておらず、必要な事が全て回答されているとは思えない。
- Q 求めている法改正は航空界だけのものか? 結局免責を求めているのか?
- A 我々は免責を求めているのではない。重大な過失や故意に起こされた事故は刑事捜査の対象と考えている。事故の再発防止のために、刑事捜査を分離し、Annex13 に沿った運用ができる様に日本の法改正を求めている。遺族の皆様も最終的には再発防止を願っている。
- 事故が起きた場合、Media の報道は大変大きいものです。事故の再発防止こそが社会の求めるものであり、そのために日乗連は Media の皆様の理解を得る努力を重ね、世論を喚起して行きます。