



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.24 No. 27 - 80

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

・安全運航と事故再発防止のため、「無罪判決」に向け全力で取り組む・

3月24日 706 便事故 第 26 回結審公判

(公判内容は別ニュースでお知らせします)

航空3団体・IFALPA 無罪判決への声明

裁判は1年3ヶ月26回の公判をもって結審を迎えました。これまでお伝えしてきたとおり、本件裁判は「科学的に誤りのある事故調査報告書」「その報告書に基づいた起訴」「報告書を証拠とする国際条約違反」「犯人を造り出すための無謀な捜査」という重大な誤りのもとに行われてきました。3月1日の第25回公判に於いては、「ICAO ANNEX 13に基づき、公開されていないデータは証拠採用しない」などの正しい判断が、私たちの運動によってもたらされました。しかしながら、もともと犯罪性の無い航空事故について検察が起訴したという問題と、99%以上の有罪率といわれる日本の刑事裁判の状況を考えれば油断できません。

本日、航空3団体は今日までに提出された3167通の『無罪判決要請はがき』を裁判長あて提出しました。さらに航空3団体とIFALPAは以下のような声明を発表しました。この裁判の根本的な問題を広く世間に知らしめて、本件裁判の無罪判決を勝ち取り、二度と同じ過ちを司法に行わせず、国際標準に則った事故調査を実施させていく、ためには全乗員・全航空労働者がアピールし続けることが必要です。引き続き頑張りましょう。

< 706 便機長無罪判決要請はがきは継続中です >

2004年3月24日

日本航空 706 便事故裁判の結審を迎えて (声明)

本日、日本航空 706 便事故裁判は結審を迎えました。当該事故で亡くなられた故谷口敦子さんに対して改めてご冥福を申し上げます。

本裁判は、2002年12月11日の初公判から26回の公判が行われ、私たちは近年まれに見る航空事故に関する刑事裁判として重大な関心を持ち、傍聴を続けてきました。

裏面へ続く



そこで私たちが目にしたものは、そもそも内容に問題のある航空事故調査委員会（当時）の事故調査報告書を、国際条約に反して刑事裁判に使用し、また関係者から「えん罪はこうして生まれるのだな、と思った」と法廷で証言されるような、ねつ造まがいの調書すら作成して、無理矢理犯罪者を造り出そうとする検察の姿勢でした。

私たちは、かねてからテロや故意によるもの以外の航空事故では、刑事処分は行われるべきではないと主張してきました。本裁判において、国際民間航空条約に則り、事故の再発防止を責務としなければならない事故調査委員が、法廷において証言し、なおかつ「報告書がどのように使われるかには関知しない」とする日本の現状を見れば、あらためて航空事故における刑事裁判が事故再発防止にとって極めて有害であるということを認識させられました。航空事故の再発防止のために、このような事態を防ぐべく国際民間条約第 13 付属書の標準や勧告が制定されてきた歴史を痛感するものです。

昨今、本裁判の影響により私たちの職場では、民間航空の責務である安全性・定時制・快適性よりも、日常の運航のなかでいかに起訴されないようにするかという関心のほうが高まりつつあります。まさに憂慮すべき事態です。

第 25 回公判で裁判所は、証拠の一部を国際民間航空条約第 13 付属書の効力により採用しないという正しい判断を下しました。本裁判は日本の乗員のみならず、世界の全乗員が、「日本の空では、国際民間航空条約が遵守され、航空安全が計られるのか」という点で注目しています。

裁判所におかれては、さらに国際民間航空条約第 13 付属書を尊重したうえで、当該機長には帰すべき犯罪性が全くない本件事故について、無罪判決の判断をされることを望むものです。

本質的には、二度とこのような裁判がおこなわれないう、事故調と警察庁の間で結ばれている取り決め（覚書）が、国際条約ならびに事故調設置法改正時の国会付帯決議に則った形に変更され、さらに航空事故による犠牲者を二度と出さない為に、航空安全という命題の元に官・民が一体となって取り組むよう要請するものです。

航空安全推進連絡会議
航空労組連絡会
日本乗員組合連絡会議

PRESS STATEMENT

IFALPA Statement re Post JL706 Trial Press Release

On behalf of the International Federation of Air Line Pilots' Associations, which represents in excess of 100,000 flight crew in more than 90 countries world-wide, we wish to take the unequivocal position that the request by the Japanese prosecutor for a criminal conviction of Captain Takamoto for actions leading to the death of a crew member onboard JAL 706 is simply wrong. A conviction in this case would be totally without support in the factual record of the event. Further, it would go against both the spirit and letter of ICAO Annex 13 concerning accident investigations, which has been fully ratified by Japan, and would also go against the great weight of International practice and custom and violate the fundamental precepts of human rights and fair play.

We remain convinced that the Captain correctly manipulated the controls of his aircraft at all relevant times and did all in his power to prevent any incident. Such behaviour cannot be the basis for a criminal conviction under internationally accepted standards of fairness and equity. There must be some wrongdoing to justify imposition of sanctions by a Court. In this case there was none.

Of even greater concern to the international aviation community is the use of the entire formal accident report to support the prosecution. We believe it is clear that such use will have the obvious consequence of causing parties to subsequent investigations to be less than forthcoming with the investigators. Since the sole purpose of the investigation is to improve aviation safety, we believe that prosecution may in fact work against such improvement.

This argument becomes even more compelling when, as here, it is considered that significant technical questions remain to the conclusions reached by the Aircraft and Railway Accidents Investigation Commission. IFALPA, through our Member Association in Japan, will continue to seek acknowledgement that there is an underlying technical fault in the aircraft control system which provides the only possible explanation for the events which led to the unfortunate death of a member of the cabin staff onboard the aircraft.

The international pilot community is becoming increasingly intolerant of prosecutions of this nature. If pilots believe that certain countries may unfairly deprive them of their liberty, it is possible that they may refuse to expose themselves to this risk. This is not an arbitrary response, but a reaction to a continuing breach of International Standards of Fair Play.

IFALPA is moving forward at ICAO to prohibit this type of prosecution and has launched a worldwide campaign to familiarise the aviation community with our concerns and proposed solutions. We have received a very enthusiastic response from many countries and organizations which, if acted upon, will serve to further isolate countries, such as Japan, who prosecute flight crew members following an accident by using the formal accident report as primary evidence.

IFALPA formally calls upon the Government of Japan to establish both prosecutorial and evidentiary standards for such cases which reflect appropriate international standards, and volunteers its services in the attainment of such a goal.

All queries and comments should be addressed to Debra Batson, IFALPA Media Communications Officer
(debrabatson@ifalpa.org)

04PRL0011

About IFALPA - The International Federation of Air Line Pilots' Associations represents in excess of 100,000 pilots in more than 95 countries world-wide. The mission of IFALPA is to be the global voice of airline pilots, promoting the highest level of aviation safety and security world-wide and providing services, support and representation to all of its Member Associations. www.ifalpa.org

プレス声明

JAL706 便裁判後のプレス・リリースに関する IFALPA の声明

JAL 706 便の客室乗務員が 1 名死亡した事故について、高本機長が刑事訴追を受けたことに関し、全世界 95 カ国

以上の 10 万人を超える航空乗務員を代表する IFALPA（国際航空操縦士協会連合会）は、全員一致で誤りであるとの立場を表明する。当該事故の記録事実に、まったく基づいていないものである。さらに、日本も全面的に批准した事故調査に関する国際民間航空条約第 13 付属書の規定と精神に真っ向から反しているばかりか、国際的な慣行や慣習にも反しているとともに、人権や公正といった基本的規範をも侵害するものである。

我々は、機長は全ての局面で航空機を適切に操縦し、また事故を未然に防ぐため可能な限りの対処を行ったものと確信している。国際的に採用されている公正・公平性の基準から見る限り、機長のこうした行為が理由で有罪判決を受けるといった事態は考えられない。法廷が処罰を命じるのであれば、何らかの犯罪行為がなければ判決は正当化されないが、本件では何ら犯罪行為は見当たらない。

それ以上に国際航空業界が恐れるのは、公式の事故調査報告書全体を起訴の証拠として使用したということである。事故調査報告書をこうした用途に使用するならば、それ以降の調査において関係者が調査官に事実を語らなくなることは目に見えている。事故調査の唯一の目的は航空安全の向上にあるのである以上、事故調査報告書を証拠として使用するような起訴は安全の向上に逆行するものでしかない。

さらに本事故においては、航空鉄道事故調査委員会が達した結論には重大な技術的疑問が残っているという事実も考え合わせれば、我々の主張はさらに納得のいくものとなる。IFALPA は日本の加盟協会を通じて、JAL706 便に搭乗していた客室乗務員 1 名の不幸な死を招いた本事件の原因を唯一説明できる「機制御システムの根底的な技術的不備」を認識してもらうよう、引き続き働きかけていく。

この種の起訴に対して、世界のパイロットは日増しに不服をあらわにしている。もしパイロットがある国では不当に自由が剥奪されると見なすならば、自らそのリスクにさらすことを避けようとすることも充分考えられることである。これは独断的な反応ではなく、公正さの国際的基準が踏みにじられ続けられることに対する反応である。

IFALPA では本件のような起訴を禁じるよう ICAO に働きかけており、また我々の懸念と解決策を世界の航空業界に熟知していただくべく、全世界的規模の運動を開始した。すでに多くの国や協会から大変熱心な反応が返ってきており、こうした運動を続けるならば、事故調査報告書を基本的な証拠として事故後に運航乗務員を起訴している日本をはじめとする諸国は、世界から孤立することとなる。

IFALPA では日本政府に対し、こうしたケースにおいて適切な国際基準を反映した起訴ならびに法定証拠に関する基準を定めるよう、公式に求めるものである。さらにこうした基準の策定においては、協力を惜しまぬものである。

本声明に関するお問い合わせやご意見はすべて、IFALPA のメディア・コミュニケーションズ担当官デブラ・バトソン（Debra Batson）までお寄せいただきたい。 (debrabatson@ifalpa.org) 04PRL0011

次回公判(判決日)は 2004 年 7 月 30 日午前 10 時からに決まりました。これまでの傍聴に感謝しますとともに、判決公判への傍聴もよろしくお願いいたします。