



## IFALPA と日乗連は、法務省に要請

### IFALPA,日乗連『ICAO Annex13 に沿った法改正を要請する』 法務省『事故に対する刑事司法の対応は大きな課題である』

名古屋高裁での706便裁判第2回控訴審を翌日に控えた、2006年11月9日、IFALPAの本部役員4名と日乗連役員2名は法務省を訪れ、日本も批准しているICAO Annex 13に沿って法改正を行うことを要請しました。IFALPAと日乗連が法務省に対し要請を行うのは今回で3回目になります。法務省では前回同様、刑事局刑事課が対応してくれましたが、法務省は『事故に対する刑事司法の対応は大きな課題である。皆様の情報は今後も是非提供して頂きたい』との見解を示し、「建設的で大変有意義なMeetingであった」ことを双方で確認しました。以下はその主要なやり取りです。

**IFALPA：** 我々との面会の時間を取って頂いたことを感謝する。706便裁判では事故調査報告書が刑事裁判の証拠として採用された。我々の要請が今回で三回目になるということが証明するように、この問題を世界中のパイロットは大変重要と考えている。日本も批准しているICAO Annex 13を守れるように、日本の法改正を行って頂きたい。

**法務省：** 皆さんの訪問は歓迎する。今すぐこの場で返答はできないが、皆様の声は伺っていききたい。事故調査の過程で得られた関係者の供述を刑事捜査に使用すると、当事者の供述が得られにくくなる、という点はよく理解している。しかし、供述以外の客観的な証拠を使っても悪い影響は出てこないのではないか？

**IFALPA：** 証拠には「直接証拠」と「伝聞証拠」がある。事故調査報告書には両者が区別なく記載され、裁判の証拠としては不適切なものが含まれている。日本では事故調査報告書をそのまま刑事捜査に使っているし、事故調査報告書が全面的に裁判の証拠として認定された。これはICAO Annex 13で述べている目的や精神に反することである。

**法務省：** 例えば事故調が事故機の部品を確保して調査を開始する。それを別途、捜査機関が差し押さえて調査することには問題がないのか。

**IFALPA：** 我々は刑事捜査を否定しているのではない。事故調査報告書が刑事訴訟手続きに使われることを問題にしている。米国では刑事捜査と事故調査は分離されており、事故が起きた場合、刑事捜査機関のFBIか、事故調査機関のNTSBか、調査を担当する機関が速やかに調整され決定される制度が整っている。

**法務省：** 全体的な法体系の問題があり、アメリカ・イギリスでは過失は犯罪ではない。しかし、日本やヨーロッパなど幾つかの国々では過失は犯罪である。Back Groundがだいぶ違うので違和感があるのではないか？

**IFALPA：** 我々は法体系のことを論点にしているのではない。パイロットの免責を認めている国はどこにもないように、国際社会において法体系に大きな違いはない。Annex 13に沿っているかどうかの問題であり、日本もAnnex 13の調印国である。



- 法務省：** 通常の刑事捜査では結果に至った経緯についても詳細に調査される。乗員の協力が得にくくなり事故調査の成果が得難くなるというのは理解できるが、全面的に排除する必要はないのではないか。
- IFALPA：** 刑事捜査の場合は過失に対する「意図」の有無が問題となる。事故調査と刑事捜査はそれぞれが全く違った目的、手法で行われ、証拠に対する扱いも違う。
- 法務省：** 仮に、事故が起き乗員に過失がなかったとして、警察が独自に捜査して乗員を訴追した場合にも、事故調査報告書は無罪の証拠としては使えないのか。であれば、それは正義に反するのではないか。
- IFALPA：** 事故調査は将来の事故再発防止のために行われ、刑事捜査とは目的が異なる。従って事故調査と刑事捜査は分離されなければならない。一例を挙げると、ニュージーランドでは同じ様な議論を経て、1999年に事故調査を Annex 13 に沿って行えるように法律を改定した。
- 日乗連：** 2005年6月23日、日本学術会議が「事故調査体制の在り方の提言」を政府に提出した。この提言は、刑事捜査と事故調査は分離しなければならない、というものであり、全体を通して法体系変更の必要性を訴えたものである。ニュージーランドやオーストラリアに加え、アジアでは韓国、中国、台湾も Annex 13 に従うことを表明している。
- 法務省：** 刑事訴訟については分かったが、民事上の損害賠償を求める声も強い。
- IFALPA：** ICAO Annex13 は事故調査報告書を「LIABILITY（責任）の追及」に使用してはならないと規定している。「罪の追及」ではない。民事においても責任の追及に使用してはならないのは同じだが、若干扱いが異なる。実際に刑事裁判が進行しており、この場合は刑事に関することなので、民事について必要であれば別の場で話したい。
- 法務省：** 様々な立場の人が関与しているので問題は複雑である。事故の再発を防止したいということに異論はない。事故に対し刑事司法がどう対応するかは以前から大きな課題である。他方、事故の責任者の処罰を求める遺族の声も強い。
- 日乗連：** 「事故防止の在り方を考える」ボランティアグループの活動に参加して分かった事だが、遺族が本当に求めているのは真の事故原因を知りたいことと、事故の再発防止である。我々は何十年も前から ICAO Annex 13 に従わなければならない、と主張してきたが、遺族を含む一般市民が、「刑事捜査と事故調査は分けなければならない」というメッセージを発信した事実は大きい。真の事故原因の究明には刑事捜査が障害になっている場合もある。
- 法務省：** ICAO Annex 13 は外務省管轄の国際条約でありコメントは控える。ただ、事故調査報告書を刑事裁判で使用する事ができるかどうかは裁判所が判断することになる。本日は貴重な時間であった。直ちに結論を出すということにはならないが、むしろ客観的なデータをお持ちであれば我々の参考になる。皆様の情報は歓迎するので、これからもご協力頂きたい。
- IFALPA：** 日本に於ける事故調査が ICAO Annex 13 に沿って行えるように、航空・鉄道事故調査設置法に「事故調査報告書を刑事責任追及の証拠書類として使用してはならない」と、改正するように要請する。今回は Productive（実りの多い）、Informative（有益）で Cooperative（協力的）な Meeting であった。今後も IFALPA と日乗連は法改正に必要な協力をしていきたい。

9 November 2006

Mr. Jinen Nagase  
The Minister of Justice  
The Ministry of Justice  
1-1-1 Kasumigaseki  
Chiyoda-ku, Tokyo 100-8977  
Japan

Dear Mr. Nagase

On behalf of the International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), which represents in excess of 100,000 flight crew in more than 100 countries world-wide, we remain very concerned about the process being followed by the Government of Japan in regard to the investigation of aircraft accidents. Once again, IFALPA respectfully requests the Minister of Justice to properly implement and follow in all respects the provisions of ICAO Annex 13, the International Standard which governs the investigation of aircraft accidents. As you are aware, Annex 13 is a provision that the Japanese Government has fully ratified and thus claims to support and follow this provision. IFALPA feels very strongly about this issue as evidenced by the fact that this letter is our third request for an official visit to the Minister of Justice, having previously visited on 9 December 2002 and 12 June 2003. On both of these occasions the requests for such visits were preceded by letters similar to this one, and which were dated 6 December 2002 and 3 June 2003.

IFALPA's understanding is that Japanese laws may impose a criminal penalty on a pilot based upon evidence gained as a result of an Annex 13 Technical Investigation. IFALPA strongly maintains that the use of the Accident Report as a source of evidence to either indict a pilot or to impose criminal liability upon him is completely contrary to both the letter and the spirit of ICAO Annex 13, particularly those provisions contained in Chapter 3, General, and Chapter 5, Non-Disclosure of Records.

The international standard in regard to the interpretation of Annex 13 is that any criminal investigation must be completely separate from the accident investigation and must not use the Annex 13 Technical Investigation as part of the criminal proceedings. IFALPA is not arguing for immunity from criminal prosecution or liability in every case. In fact, to my knowledge no country adopts immunity from responsibility for pilots.

Most countries adhere to the international standard mentioned above, which dictates that the accident report is not allowed to be used as evidence against a pilot unless it can be shown that the pilot acted with intent to commit the act. In addition, most countries also adhere to the idea that to prevent the recurrence of accidents the accident investigation cannot be used as evidence in a criminal trial. This international standard has been observed for many years, and we are strongly convinced that this practice has greatly contributed to raising the level of flight safety on a worldwide basis.

IFALPA strongly requests that Japanese law, namely the Aviation and Railroad Accident Investigation Commission Establishment Law, be amended so that an aircraft accident investigation report cannot be used for the purpose of establishing liability in a criminal trial.

The current situation in Japan is a concern not only for pilots but also for all parties who are members of the aviation industry or users of the system, including passengers. IFALPA sincerely desires that the Japanese Government will embrace this international standard in an effort to enhance aviation safety on a worldwide basis.

Yours sincerely,



Captain Dennis J. Dolan  
President

長勢様

世界 100 カ国以上、10 万人を超えるパイロットで組織する IFALPA(国際定期航空操縦士協会連合会)は、日本政府による航空機事故調査について大変強い関心を寄せています。IFALPA は、航空機事故調査の国際標準である ICAO Annex 13 の全ての条項が適切に実施される様、この機に再度法務大臣に謹んで要請致します。ご承知の様に、日本政府は Annex 13 を完全に批准しており、是非ともその基準に従って頂きたい。今回の要請は、2002 年 12 月 9 日、2003 年 6 月 12 日の公式要請に続き 3 回目の要請であり、このことからもお分かり頂けるように、IFALPA はこの問題を大変重要であると強く認識しています。尚、今回の要請文は、前回 2002 年 12 月 6 日、2003 年 6 月 3 日の訪問の際の要請文と同様です。

日本の法律では、Annex 13 の技術的調査に基づいた資料を、パイロットに対する刑事責任追及の証拠として使用する事ができる、というのが IFALPA の理解しているところです。IFALPA は、事故調査報告書をパイロットの刑事責任追及や起訴の証拠として使用することは、ICAO Annex 13、特に第 3 章「一般」、第 5 章「情報の非開示」の文言およびその精神に完全に反するものであると考えており、この考えを強く堅持しています。

国際標準に関わる Annex 13 の解釈は、どのような刑事捜査も事故調査から分離されなければならない、Annex 13 の技術的調査は刑事捜査の一部であってはならない、というものです。但し、IFALPA はどのようなケースに於いても刑事責任追及の免責を議論しようと言うものではありません。実際、私の知る限りでは、パイロットに対する免責を定めている国はありません。

大多数の国が、パイロットが故意に起こしたと考えられる場合以外、事故調査報告書を証拠書類として使用することはできないという、前述した国際標準を支持しています。更に、これらの国々は、事故の再発防止のために、事故調査報告書を刑事裁判の証拠として使用することはできない、という考えに従っています。この国際標準は長年順守されており、我々はこの慣習が世界的な規模で安全基準のレベルアップに貢献していると確信しています。

航空・鉄道事故調査設置法を、事故調査報告書を刑事責任追及の証拠書類として使用してはならない、と改定するよう IFALPA は強く要請致します。

現在の日本の状況は、パイロットのみならず乗客を含め、航空産業に従事している者やその利用者など、全ての航空関係者に関わる問題です。IFALPA は、日本政府がこの国際標準を採用し、世界的な規模で航空の安全を向上させるため貢献されることを切に望みます。