

航空事故発生時の組合の役割を考える

2日午後5時55分ごろ、羽田空港の滑走路上で新千歳発羽田行きの日本航空（JAL）516便が海上保安庁の航空機に衝突し火災が発生した。



2024年1月2日羽田空港滑走路34R上で、航空機同士が衝突し5人の命が失われました。お亡くなりになられた海上保安庁の方々のご冥福を心よりお祈り申し上げます。

現在運輸安全委員会が原因究明の調査を進めています。また同時にこの事故について、警視庁は業務上過失致死傷の疑いで捜査をする方針です。捜査の内容次第では、検察は有罪に持ち込めると考え刑事裁判が始まります。

本来ICAOでは航空機事故の発生原因には複合的な要因があり、事故の再発防止が調査の原則と定められています。日本もICAO ANNEX 13を批准している以上その遵守が求められますが、運輸安全委員会の事故調査結果が刑事裁判の証拠に利用されているのが実態です。

下記のリンクは1997年JAL706便で起きた死亡事故です。機長が無罪判決を勝ち取るまで10年もの年月を要しておりご本人、そのご家族の苦労は計り知れません。

[wikipedia日本航空MD11機乱高下事故](#)

[日本航空706便\(MD-11型機\)事故調査の問題点](#)

このような事態に至った場合、航空会社、乗務員、管制官、航空機製造メーカー、当局は利益相反の関係になります。パイロットに事故が有り指揮権を継承した場合や、今回の様にコックピットとのコミュニケーションが絶たれて自ら脱出を判断しなければならない客室乗務員も例外ではありません。保安要員としての重要性が再認識されたと思います。様々な思惑で調査が行われる中、乗務員を守る組織は組合以外に有りません。航空会社における組合の重要性について、是非周りの仲間に今一度説明をお願いいたします。

最後に、昨年12月より争議に参加頂いた方も、諸事情により参加出来なかった方も、大変忙しい年末年始になった事と思います。皆様に改めて感謝申し上げます。コンプライアンス意識を高め、航空事故に繋がる事はないようJCAはこれからも活動して参ります。