



日 乗 連 ニ ュ ー ス

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2007.8.23

No. 31 - 01

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

IFALPA Executive Board 任期終了にあたって

日乗連 安藤真之

2003年4月、Portugal Madeiraで開催されたIFALPA ConferenceでIFALPA本部役員(IFALPA Executive Board, 当初はPrincipal Officerと呼び組織改訂により名称変更)に選出され、以後4年間Membership and Regional 担当としてその任務を務め、今年2007年3月Croatia Dubrovnikにて開催されたIFALPA Conferenceにて2期4年の任期を終了しました。その間、支援協力して頂いた関係各位に厚く御礼申し上げます。

IFALPA の任務

IFALPAは1948年に設立され、国連機関であるICAO会議に出席しPilotとして発言権を持つ唯一の機関です。現在では世界95カ国10万人の会員を持ち、"The global voice of pilots"を合言葉にICAO Annex 1-18に関しIFALPA総会で承認されたIFALPA Policyを基に意見を述べてきています。その内容は航空事故調査、航空管制および空域、航空機設計、空港環境、危険物輸送、航空機関士、Helicopter、航空保安、Human Performance、労務問題、法務等多岐にわたっています。IFALPAは専門委員会でこれらを討議し、IFALPA総会でIFALPA Policyとして承認された後、ICAOや各国政府機関に意見を述べています。そして、それらを実行することによって民間航空の安全運航に寄与する役割を持っています。

日本のIFALPA加盟は1964年でしたが、1997年までは日本航空の乗員(ALPA-J)のみで行っていました。1997年に日乗連とALPA-Jが共同してJapan ALPAを設立し、2000年にはIFALPA東京総会を開催しました。その後日本の乗員の統一を果たし、2002年に現在の日乗連(ALPA Japan)を設立し、IFALPA活動を行うこととなりました。現在日乗連はIFALPAと同様の専門委員会を持ち、IFALPAと連携した活動を行っています。

Secretaryを伴い会議を運営

IFALPA本部はLondon郊外のChertseyという小さな街にあります。その他、ICAO本部のあるMontrealおよび中南米の拠点としてMexicoにOfficeがあります。現在、Staffを17名雇用し、日常の業務を行っています。IFALPA本部役員はIFALPA運営の責任者として各専門委員会やIFALPA会議にはSecretaryを伴い本部役員の誰かが必ず出席します。そして会議で討議された内容は至近の本部役員会議で報告検討し、合議承認した上で実行に移されます。また、IFALPA総会の議案作成、ICAO会議への代表選出及び意見書の作成、IATA, ISASI, FSF, ILO, IFATCA, JAA, Boeing, Airbus等との協力と人員派遣、各国政府への働きかけと訪問、Staffの採用や解雇等すべてを行います。本部役員会議は年5回程度ですが、日常の決定しなければならない事項は日々e-mailで対応し、合議の上実行に移します。また、総会をはじめ、すべてのIFALPA会議は討議資料が膨大であるため、あらかじめInternetで配信しPaper lessで行います。



JAL 706 の裁判は IFALPA の最優先事項のひとつ

1997年6月8日に発生したJAL 706便事故に関しては、事故直後からIFALPAに報告され、IFALPAではMD-11の事故やIncidentが多発していたことから、事故解析と法務の両面から注目していました。1998年には日本政府に書簡を送り、1999年には法務の専門家を東京に派遣し、当時のJapan ALPAが開催したLegal AA Symposiumに協力しました。それらは、日本がICAO条約を批准しながら、航空事故調査と刑事捜査を分離する法体系になく、事故に遭遇した乗員に対し刑事訴追する懸念があったためです。残念ながら、2002年5月に当該機長は刑事告訴されることになりました。

IFALPAでは過去、GreeceやItalyで同様に刑事訴追された例を経験していましたので、JAL706便機長の刑事捜査が優先されている事に対しては、ICAO条約に述べる「事故の再発防止」にならないことから、最優先事項のひとつとして取り組む必要がありました。そのような状況の中で、日本からIFALPA本部役員が選出されることは必要不可欠な事でした。

私の4年間の任期中そのほとんどをJAL706便事故に関するIFALPAの支援に傾注しました。IFALPA Letterを検察庁、政府に送付し、日本で各種IFALPA会議やSymposiumを計画しました。本部役員も数回にわたって日本政府と会見を持ち、記者会見や外国人PilotによるTokyo Demonstrationも行いました。更に、ICAO Annex 13に関してはIFALPAから専門家を呼び、弁護士と共に条約の成り立ちも含め徹底研究を行いました。そして、2004年7月30日には名古屋地裁無罪、2007年1月9日に名古屋高裁の完全無罪判決に至りました。この判決は当該機長、日本航空機長組合、産別各組合、会社組織、担当弁護士の努力によるところも大きいのですが、日乗連とIFALPAが連携して行った国際的な取り組みもその一役を担ったと思っています。

日本に求められていることは

私が辞めたあとのIFALPA本部役員には日本からはもとより、Asia地区からの選出もありませんでした。現在のIFALPA会長はMexico出身、その他本部役員はUSA, Germany, Denmark, Australia, Lebanon, Mexico, Netherlands, New Zealand, Canadaから選出され合計10名です。IFALPA 95ヶ国の中で会員数規模では日本はUSA, UK, Germanyに続き4位に位置していることから近い将来日本やAsia近隣国からも選出されることを望みます。

日本はICAO条約に批准しながら、国内法の整備が遅れていることに代表されるように、国際的には孤立国家です。他国に比べ、IFALPAに対する日本政府や航空会社の理解が薄いのも日本のたどってきた歴史的背景が影響しているのでしょうか。任期中、中国, Malaysia, USA, New Zealandで運輸大臣クラスの方々とは会見する機会がありましたが、いずれの国もIFALPAに敬意を持って接して頂きました。

中国のPilotがIFALPAに加盟しながら実質活動ができていないこと、中国の飛行高度をFeetにすること特にRVSMでFeetを使用すること、Akara-Fukue Corridorの管制を一元的に行い高度制限の解消と交通量を増加すること、Asia地区の航空事故率を低減させること、また国内に於いては航空・鉄道事故調査委員会設置法を国際条約に沿った形に改正すること等の課題も残してしまいました。今後の活動に期待します。

この活動を支え支援して頂いた日乗連の方々、出身組合である日本航空機長組合の方々、そして産別組合の方々、弁護士の方々等皆様に重ねて御礼を申し上げます。