



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2008.5.8 No. 31 - 44

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

63rd IFALPA Annual Conference, Mexico City Asia/Pacific Regional Conference 報告

IFALPA総会の二日目、4月19日の午前中、世界を5つの地域 (Europe, North America, Africa/Mid East, Central and South America, Asia/Pacific) に分け、各地域の集会 (Regional Conference) が行われました。Asia/Pacific Regionでは、日本を含めた12の協会、総計62名の参加がありました。

JL907刑事裁判に対する支援要請

ALPA JapanはJL907便事故の状況と、4月11日に東京高裁に於いて、当該管制官2名に対し、一審の無罪の判決を覆し、有罪の判決が下されたことを説明し、無罪獲得に向けた各国の支援を要請しました。今後、最高裁と自国の日本大使館宛てに、「航空事故調査は、日本が批准しているICAO Annex 13に従って行うべきであり、刑事捜査とは分離しなければ航空の安全は向上していかない」という趣旨の要請Letterを出してもらう様に、IFALPA本部から世界の協会に向け発信してもらうこととなります。JL907刑事裁判については、IFALPA会長が総会の中で支援を表明していることや、昨年インドネシアで起きたB737のOverrun事故の刑事責任追及に対し、日本初め世界の協会から自国のインドネシア大使館宛てに同様のLetterを発信したことなどから、世界の支援が期待されます。

Regional Vice-President; North Pacific (RVP NOP) 報告

Asia/Pacific Regionを更にNorth Pacific, Asia West, Asia East, South Pacificの4つの地域に分け、それぞれを担当者する、Regional Vice-Presidentが置かれています。昨年の総会でRVP NOPに選出された石山機長が、AKARA-FUKUE Corridorの状況や、昨年那覇空港で起きたChina Airlinesの火災事故についてのALPA Japanの対応についての感謝や、JL907刑事裁判への支援について要請を行いました。

AKARA-FUKUE Corridor

2年前のRegional Conferenceで、AKARA-FUKUE Corridorについて取り組むことが確認され、ICAOや、中国、韓国、日本にIFALPAから要請のLetterを発信しましたが、その後、この問題は、中国と韓国のFIRの線引きに関連した、外交上の問題を含んでいることが明らかになりました。

日本と中国、日本と韓国、関連三国の航空局担当者のMeetingが頻繁に行われ、根本的な問題点には触れずに、できるだけ交通量を増やし、利便性を増すように、それまで飛び飛びだった使用高度を、西行きFL240, 280, 300, 400、東行きFL250, 290, 310, 390と、FL280とFL300及び、FL290とFL310ではCorridor間でも高度変更できるように昨年改定されました。しかし、まだ上海を離陸後LAMENまでにFL250に到達できない場合の問題など、更なる改善が必要であり、今後も要請を続けて行くことが必要です。



China Airlines Accident, Naha

昨年8月20日に那覇空港で起きたChina Airlines B737-800の火災事故については、事故後、ALPA Japan (JTAの乗員)による事故乗員へのSupportが、当該乗員及び所属協会から高く評価されました。台湾にもPilotの協会がありますが、残念ながら台湾は国連の場で国として認知されていないため、一国一協会というIFALPAのRuleの下IFALPAには正式加盟ができていません。今までも何回か、台湾のPilot協会がIFALPA総会やRegional ConferenceにObserve参加したことがありましたが、今回台湾の代表の参加はなかったため、事故後の情報交換などはできませんでした。

Metric RVSM in China

昨年中国のMetric RVSMが実施されましたが、IFALPAはこの案が提案されてからIFALPA本部担当のMainの項目として取り組んできました。その結果、数回のMeetingを経て現在の方式に落ち着きましたが、現在、中国の管制官から2 nmのCenter LineからのOffset Truckを要請されることが問題になっています。これは、Radarの表示が旧式で、重なると判別しにくい、というのが主たる理由のようですがRVSMで垂直間隔が少ないため、中心線で重ならないようにしているのが実態のようです。しかし、左右のSeparationが減ることも問題であり、本来のRVSMの運用とは異なるため、今後IFALPA ATS Committeeを中心に取り組んでいくことが確認されました。

PWG Presentation: IFALPA構造改革とRVPの維持

IFALPAの構造改革を担当している、Presidential Working Group (PWG) から、その後の変更として、RVPの存続に関するPresentationがありました。当初、2008年までに地域毎の活動を活性化させ、IFALPA中心組織の役員であった、RVPの職は廃止される予定でした。しかし、Asia/Pacific RegionやAfrica/Mid Eastの地域のように、地域活動を独自で発足させるだけのLevelに達していない地域には引き続きRVPの制度が必要であること、更にそれに加え、従来のRVPの任務以外に、分担地域の協会とのきめ細かいContactなどについてEVPを補佐するという新しい任務を加え、現RVP体制をIFALPA規模で当面2年間延長することが決まりました。Europe, North America地域の様に、既にProtocolを締結し、RVP体制を廃止した地域にもRVP制度を復活します。今後2年間を目途に、地域組織の結成を目指す必要がありますが、Asia/Pacific Regionは大変広範囲で、民族、分化的にも実に多彩であり、弱小協会が多いという特色があり、前途は多難と言わざるを得ません。

China ALPA の設立

中国は三年前の2005年のIFALPA総会でIFALPAへの加盟が認められ、5000名の加盟と大変歓迎されました。China ALPA発足に当たっては、当時Principal Officer, Regional担当だった安藤真幸機長やIFALPA役員が中国を訪問し、航空大臣とも面接し、China ALPA設立の確証を得たのですが、実際にはすぐにChina ALPAは設立できなかつたのです。中国内ではこの様な団体の設立に当たっては政府内の多くの事務手続きが必要であり、それに時間が掛っていた為と伝えられています。しかし、今年の5月を目途にChina ALPAの発足が正式に認められた、との中国代表者の説明がありました。中国の航空産業の伸びは凄まじく、今後も更に拡大するものと思われませんが、安全面やSecurityの分野など、今後、IFALPAの各委員会への参加を是非期待したいと思います。

次回のAsia/Pacific Regional Conferenceは11月、韓国Seoulで初めて開かれます。

