



日 乗 連 ニ ュ ー ス

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2008.5.9

No. 31 - 45

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

A/B Committee 報告

A/B Committee は、INDUSTRIAL 委員会、SECURITY 委員会、LEGAL 委員会、HUPER 委員会で構成されています。

【INDUSTRIAL】

MAXIMUM LICENSE AGE (I Manual, Chapter 4.7, Maximum License Age)

以前は IFALPA ポリシーとして「60歳を超えた乗員は航空運送事業に携わるべきではない」となっていた。今回、IND 委員会では制限緩和と同時に、制限緩和の理由が乗員不足への対応でないことを確認すること等を趣旨とする改訂案を策定していたが、SNPL (フランス乗員組合) はじめ複数の加盟団体より強い反対があり、改訂案は取り下げられ IND、HUPER 両委員会で再検討の運びとなった。国により年金制度や乗員不足の実態が異なる中、強硬な推進意見もあり、今後の進捗が注目される。

Mutual Assistance

(I Manual, Chapter 2.4.1, Mutual Assistance, 2.4.1.4 Request for Ban on Wet Leasing)

「(現に争議行為に突入した)団体より要請があった際は、加盟団体はあらゆる適当な手段を講じて、ウェット・リースで乗員確保することにより自社便運航が行われることを禁止するよう働きかけるべきである。」従来、ウェット・リース(機材・乗員ともに貸し出し、他社便運航を行うこと)をカバーする具体的な文言が無かったため追加された。Policy には添付レターの文例が添付されている。

飛行勤務時間・疲労問題

(I Manual, Chapter 1.27, Flight Time, Duty Period, Flight Duty Periods and Rest Periods for Fatigue Management)

FRMS についての Attachment J を加える。

FRMS (Fatigue Risk Management System) とは?

FRMS のガイドラインを策定するため、IND 委員会は FTL (乗務時間制限) W/G を 2006 年プラハ・ミーティングの際に立ち上げた。また、ICAO も FRMS に関する W/G を立ち上げ、IFALPA の FTL W/G メンバーがこれに参加している。協議内容としては ICAO も IFALPA もほぼ同じ方向を示している。FRMS は紛れも無く、疲労を回避する上で、現況の規範的な FTL 体系を改善するものとなる可能性を秘めている。しかしながら、規範的体系だけでは、無法な使用者によって形骸化される危険性も孕んでいるため、実行・運営のための包括的ガイドラインが必要となってくる。よって、本ガイドラインは長く仔細に記されているが、主眼は至ってシンプルである。

第一に、FRMS は使用者特有のものとなるため、いかなる総称的な FRMS も許容されてはならない点である。つまり、航空会社によっては FRMS の原理を好まず、疲労の基準を FRMS 以下で判断することも考えられ、常に国が整備した規範的な体系が不可欠なものである。

第二に、FRMS はいわゆる「公平な文化」の下で運用されなくてはならない点である。重要なのは、乗員が如何なる懲罰も受ける恐れも持たずに自由に物申せる環境であり、そのような意見聴取の場が保障されなければ、FRMS は機能しないことを強調する。



ジョブセキュリティ・セニオリティ (I MANUAL Chapter 1, 1.12 Single Contracts)

一つの会社もしくはグループ会社内において、乗員グループ間で異なった契約またはセニオリティリストが存在することで、互いの乗員グループに危険な影響を及ぼしかねないことが、経験上明らかになっている。そのような状況においては、加盟団体は必要に応じてあらゆる手立てを講じて、これが生じないように努めるべきである。

BALPA の "OpenSkies" に対する取り組み

「BALPA への支援と BA 経営に対する抗議文」を IFALPA として満場一致で採択。

<http://www.baplane-bapilot.org/home.aspx>

(概略) BA の低コスト会社設立に対し、乗員が英米で同時抗議行動

ブリティッシュ・エアウェイズ (BA) は 08 年 1 月 9 日に新・格安航空会社「オープンスカイズ」を設立し、6 月に欧州と米国を結ぶ旅客サービスを始めると発表した。「オープンスカイズ」はブリュッセル・パリとニューヨークを、BA の機材を用いつつ BA の乗員を使わずに運航する形態を取る予定だ。BALPA (英国 ALPA) は BA 経営に対し「セニオリティを無視し、ジョブセキュリティの侵害となるような新会社設立は認められない」として、争議権を背景に取り組みを進めたが、それに対して BA 経営は BALPA の行動を不当として法廷闘争に持ち込んだ。BALPA の取り組みを支援するために、3 月 15 日には英国だけでなく米国の ALPA、APA、そして APCA (カナダ) の乗員が北米 7 空港においてこの問題に対して同時に行動を起こし、強硬な BA 経営陣に対して乗員間の結束の強さをアピールした。

世界 100 カ国、100,000 の乗員から成る IFALPA は 4 月のメキシコ総会において、「BALPA への支援と BA 経営に対する抗議文」を満場一致で採択し、BALPA に対する全面的支援を送った。

【SECURITY】

IN FLIGHT IDENTIFICATION OF FLIGHT CREW

現在一部の国において航行中の航空機に対し、当該便にアサインされたクルーにより航空機の操縦が行われているかを確認することを目的とした Technology, procedure が導入または今後導入されることになっている。これらの行為に関しては、その効果において疑わしい部分があると共に、航行の安全にも影響を及ぼしかねないこと、また Security に係わる全ての Check は、地上において航空機の出発前に執り行われるべきとの考えから、IFALPA としては IN FLT IDENTIFICATION には強く反対するものである。(New POL STAT)

【LEGAL】

CRIMINAL LIABILITY IN CONNECTION WITH DEATH OR INJURY ON BOARD AN AIRCRAFT

(I Manual, Chapter 5, 5.1 Liability of Pilots)

航空機の航行に係わる人の死亡又は負傷に関し、それらが当該乗員の恣意行為であることが立証された場合を除き、各国の協会は当該国に規定される免責事項に従って、当該乗員を刑事責任追及から保護するよう努めなければならない。(POL STAT)

【HUPER】

Hypoxia Training 低酸素症に関する訓練

(IFALPA Annex 6 Chapter 9.3 Flight Crew Training Programmes)

低酸素症に関する訓練は現行 Policy の中に既に存在するが、以下の文言を追加する。

「初期訓練と定期訓練においては、低酸素症状態を認知する方法や、低酸素症が原因とみられる事故例などを内容に含むべきである。この訓練を CRM その他リフレッシュトレーニングと組み合わせることも有用である。」(POL-STAT)

この変更については、昨今、乗員が低酸素症に陥ったことが原因と見られる事故が散見されることが背景にある。乗員の資格を得る過程で一度は低酸素症に関する知識付与が行われているが、一度きりではなく定期的に知識付与する機会が望まれる。

