



～2013年 IFALPA 総会 出席報告(その1)～

今年の IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) 総会は4月12日から15日まで、アイルランドの首都ダブリンで開催されました。ALPA Japan からは議長、IFALPA 役員の RVP NOP (Regional Vice President、North Pacific) としても活躍する議長代行、その他専門委員長が参加しました。例年同様、世界各国の ALPA を代表する Pilot 達が集まって1年の締めくくりとして決定事項の承認が行われたほか、活発な意見交換の場が設けられるなど有意義な総会が執り行われました。

<The Global Pilot's Symposium : GPS>

ここ数年、総会の前日にパイロットの流動化を主たるテーマとしたシンポジウム (GPS) が開催されています。今年も各 Alliance (One World、Star Alliance、Sky Team) の Pilot Associations 参加者が加わって、最新の航空産業やそれらを取り巻く環境について議論が行われました。自由化や規制緩和の潮流が、Pilot に対する労働条件の切り下げや、雇用の不安定化に直接影響する状況が世界各国で継続しています。そんな中、シンポジウムでは ①会社との交渉術、②組合員に対する Communication、といったテーマに加え、③マスコミや航空当局など会社以外の対外組織に対する理解の促進に焦点を当てた議論も展開されました。

<総会初日>

基調講演は IATA Chief Executive Officer によって行われ、その中で2012年は統計上、航空界の歴史上最も安全な1年だったという報告や、“Safety is First Priority” を目標に IATA として今後も取り組んでいくという趣旨のプレゼンテーションがありました。それに続く全体セッションでは、2012年度における各専門委員会から活動報告、各地域における活動報告が行われました。専門委員会の委員長報告からは、IFALPA も各所属組合も財政的・時間的制約が厳しい中、例年同様、活発な活動があったことが報告されました。

午後からは各専門委員会が A～E の Committee に分かれ、専門的分野の1年の総まとめを行いました。

• Committee A/B (IND, HUP, LEG, SEC)

⇒IND からは TNA (Transnational Airline:後述)について、SEC からは乗員に対するレーザーの脅威をはじめとする航空保安に関する報告等が行われました。

(次頁へ続く)



• **Committee C (AAP, AGE, ADO, DG)**

⇒各委員長からの報告に続き、ADO からは Temp Inversion が存在する状態での上昇性能計算では、予想される地上温度よりも高い温度で補正すべきという IFALPA Policy の紹介、また DG では、磁性物質に関する内容、梱包された貨物のダメージや漏洩に関する Policy の紹介等がありました。

• **Committee D (ATS, Regional)**

⇒ATS からは TCAS RA 時に管制側は Pilot から “Clear of conflict” が通報、または管制卓に表示されるまで当該機の Flight Path に関して指示しない Policy についての紹介、また通信機故障や Air Turn Back する航空機に新しいトランスポンダーコード (7601~7604 等) を設定してはどうかと言う議論などが紹介されました。その他、世界中の空港で User にとって問題のある空港が列記されている IFALPA Annex 29 の更新提案では、日本からの直行便がある空港に関して変更はありませんでした。

• **Committee E (Administration & Finance)**

⇒引き続き IFALPA 自体の財政状況は厳しく、継続的なコスト削減の為の工夫が必要とされています。そんな中で IFALPA として必要なことはしっかりと事態を見極め、さらに充実した活動を目指して取り組んで行かなければならないということです。年次総会について IFALPA 本部 (モンリオール) で行い経費を最小化する案が紹介され、今後の継続課題となっています。

<総会 2 日目・午前>

SMS (Safety Management System) をテーマとした Safety Seminar が行われ、各方面からのプレゼンテーション、質疑応答、そしてパネルディスカッションがありました。今年の秋を目標に ICAO Annex 19 が正式に批准される予定となっていますが、その内容は「Safety Management」です。SMS の大きなテーマは Fatigue (疲労)、RFF (Rescue & Fire Fighting)、Fuel Management が挙げられます。SMM (Safety Management Manual) は 2013 年に Edition 3 へ改訂されていますが、それをベースに ICAO Annex 19 が新設され、機種と航空機メーカーにも適応する内容が盛り込まれる予定です。今後は Annex 19 を基本として、そこに各国が SMM を利用しながら Safety Management を展開していくというものです。その過程で Pilot がそれに関与し続けることが最重要ポイントであると強調していたのが印象的です。

後半のパネルディスカッションと質疑応答で注目すべき内容は以下の通りです。

- 各国で SMS の実行速度が大きく異なる。国の取り組み方に温度差がある
- 各国特有の Culture の影響を大きく受けている
- ICAO Annex 19 は強制力を持ったものではなく、指針として方向性を示す位置づけ
- SMS を実行する上で Union の果たすべき役割は、SMS へ確実に取り込まれていく事、当事者意識を持つ事、自由な意見を述べ続ける事、等

(その 2 へ続く)