



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2016.7.22

No. 39 - 44

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

LEG 委員会

〒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 Legal Committee 出席報告

2015年11月11～12日、カナダのモントリオールに於いて、定例（年一回）の Legal Committee が開催されました。Legal Committee は名称を Legal Advice Group (LAG)と変更しましたが、今回はその規約変更等について議論しました。

昨年開催の Washington での委員会議事録を確認の後、各国 ALPA より National Update が行われましたので、その内容を紹介します。

【National Update】

◆ ALPA Japan

昨年までは、日本航空の経営破綻問題に関する裁判経緯と、ILO 第二次勧告が出されるまでの経緯が主な報告事項でしたが、今回はそれ以降の ILO との話し合いや労使交渉について、また、日本航空で LOL の掛け金が全て会社負担となる制度の提案があった事を報告しました。日本航空では企業破綻後、現在でも月間5名前後の乗員流出が続いており、会社として乗員流出を放置できないとの判断から、このような制度変更を提案してきたのではないかと説明しました。その他 ANA の LOL 制度の概略についても報告しました。

◆ US ALPA

米国航空業界の業績好調を受け、各 ALPA が所属会社と団体交渉を実施し、労働条件の向上を目指し交渉を行っていること、また新たに Virgin America が ALPA に加盟した旨の報告がありました。

米国では、大手エアラインの定年が65才になったとしても、今後5年間に5000名を超える新人パイロットが必要となります。更に、低賃金の Low Cost Career(LCC)では乗員不足が深刻で、ボーナス支給を行ったり昇給実施をしてもなお、乗員不足の解決には至っていません。LCC は、定期航空乗員の最低必要飛行時間を1500時間とするレギュレーションの廃止を求めています。US ALPA は強く反対しています。

また、FAA は2015年6月に、事故インシデント発生時、厳罰主義から原因究明を徹底させるよう改めて強調しています。



カナダでは、2年間の新たな勤務ルール作成の後、航空経営の圧力により、新ルールを發表しないとある予期せぬ状況にあり、引き続き世界最悪の勤務ルールを強いられています。一方、新たに発足した民主政府に対し、今後新たな勤務ルールを公表するよう圧力をかけていくとあるしています。

US ALPA は、湾岸キャリアが米国政府から 400 億ドルもの支援を受けていることについて、オープンスカイ政策上フェアな競争ではない、と主張しています。

◆ German ALPA

年金制度の切り下げに関する VC (Vereinigung Cockpit=German ALPA) とルフトハンザ航空との改善交渉は、正式に決裂しました。結果的に、9月8~9日、2014年4月以来13回目となるストライキを執行しましたが、全てのストライキの唯一の目的は、年金制度の変更に関する新協定についてです。

2015年9月8日、フランクフルトとケルンの労働裁判所は、ルフトハンザ社とジャーマンウイング社によるストライキ中止要請に対して、VCによるストライキ実施を認めました。一方、Hessian州労働裁判所は、その目的からストライキを違法だと判断しました。ルフトハンザ社は、9月初旬にVCに対して、ストライキによる6200万ユーロの損害賠償を求める訴訟を起こしました。

9月中旬にVCは団体交渉を開始しました。その後10月26日にVCは憲法上の請求として、ドイツ憲法裁判所に提訴しました。この裁判は12ヶ月~18ヶ月を要する見込みで、この結論が最終的な判決として確定します。

【QAR 取り扱い】

今般 ANA で、QAR (機上整備用データレコーダー) を乗員の技量管理に使用するなど、目的外のデータ利用を検討していることが判明しました。そこで、各国 ALPA にもこのような機上データが訓練に使用されているケースがあるかどうか、実態調査しました。

結論から言えば、このようなデータを乗員の技量管理 (訓練付与) に使用するような会社は、出席した ALPA の中にはありませんでした。カナダでは ALPA と会社間での情報の共有はあり得ますが、たとえ本人であってもデータの入手すらあり得ない、との報告がありました。米国やイスラエルでも、情報の取り扱いについては同様です。唯一アジアの香港では、個人的に情報開示を求めれば会社から提供されます。何れにしても、機上データレコーダー (QAR 等) によるデータを管理分析し、それを技量管理や訓練に使用することはあり得ない事が分かりました。

以上