

2023 年秋 IFALPA PGA 会議出席報告

1. はじめに

2023 年 10 月 25 日 ~ 26 日までの計 2 日間、IFALPA PGA 会議がローマにて開催されました。40 名の参加者が集まり、日本からは ALPA-Japan の IND/PGA 委員/IFALPA RVP NOP が出席しました。

ローマでの開催の目的は、イタリアにおける乗員組合がアリタリアの倒産により一時的に活動が低迷していたため、IFALPA によるサポートを行うことでした。



2. IFALPA Mutual Assistance (相互援助)2.0

IFALPA は以前より、特に労務的な問題を抱える加盟組合に対する相互援助を行うポリシーのある「Mutual Assistance」を採用しており、IFALPA I-Manual にその内容が記載されています。(以下、和訳の抜粋)

「法律制約を認識しつつ、IFALPA は加盟組合がそれぞれの規則、方針、労働協約交渉、および国内法に合致する範囲で、労働争議を抱える際に加盟組合に支援・援助を提供することポリシーに同意し、署名します。そして、加盟組合による(可能な限り最大の)相互援助の全ての要請は、その組織の国の法制度の下、自ら可能な範囲を超える援助を他の加盟組合に求めはなりません。」

これまで多くの加盟組合がこのポリシーに基づき援助を求め、ALPA-Japan からは支援レターや支援動画の提供など、相互援助が行なわれてきました。しかしながら、マニュアルに示されている通り、提供可能な援助は制限されている場合もあります。そこで、昨年の PGA 会議を契機に、よりプロアクティブな相互支援についての議論を続けてきました。IFALPA に加盟している各単組の知見・経験を活用することで、問題が発生する前の段階での支援などが具体的な手段となります。会社との交渉前に、「交渉手法・戦略の検討」「組合集会における情報・伝達方法」「外部メディアへの情報提供方法」「政府期機関へのアプローチ」など、戦略を策定する際に、サポートを受けることがあります。また、他社との労使争議により、運航が制限・停止された場合には、「ウェットリースの阻止」「訓練施設の利用阻止」「国外に滞在する乗員への支援」などが他の組合からの支援として行われることがあります。

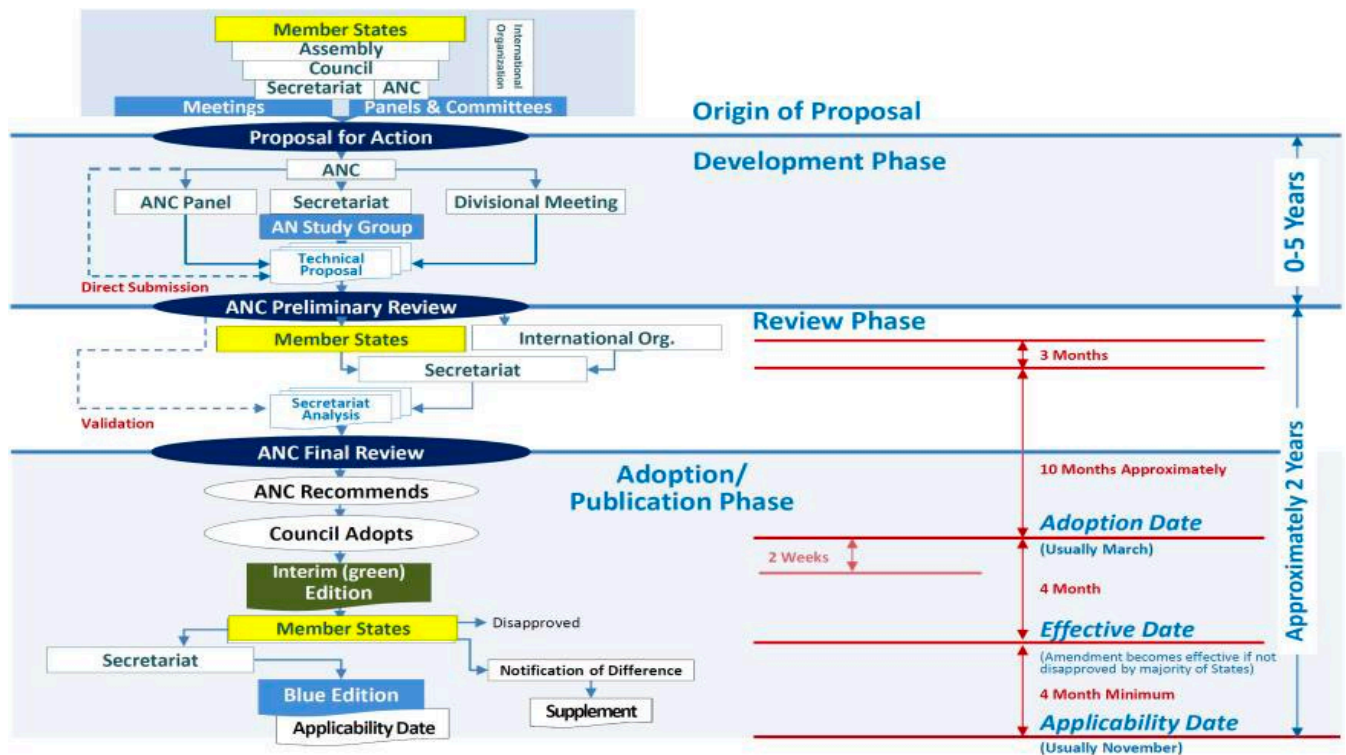
3. ICAOとの連携について

本邦の航空法第一条にも記載されている通り、国際民間航空条約の策定および発効を担っているのが ICAO です。IFALPA は以前より ICAO との連携を図り、IFALPA 本部をモントリオールに移転させたのもその理由の一つでした。ICAO が発効する SARP (Standard and Recommended Practices) の数は 1 万を超え、それらは 19 の ANNEX として区分され、それぞれの項目に関する規定が記されています。

それぞれの SARP は以下の図式に従って策定・発効されますが、ある国が提起してから発効までは最長で 7 年を要することもあります。この期間中には ICAO 本部内での調整作業、各 ICAO 加盟国の承認、そして IFALPA や IATA などからの意見も考慮されます。

IFALPA は SARP の基礎となるワーキングペーパーの提出や、IFALPA 加盟メンバーによる ICAO のワーキンググループへの参画を通じて、パイロットの視点から SARP に深く関わっています。ALPA Japan から数名が ICAO 会議に参加をしてきました。

また、ANNEX にあるほとんどの SARP を定める主要機関である ANC (Air Navigation Council) に IFALPA は常任オブザーバーとして参画しています。



4. 各国によるIndustrial Report

<ドイツ>

VC (Vereinigung Cockpit=ドイツ乗員組合名) の加盟人数は9,490 名で、ルフトハンザ航空を含む 14 社の乗員が加盟しています。

直近の交渉では、2026 年までの期限付き協定を締結し、2023 年 1 月から基本給の 7% 増、そして 2025 年 1 月にはさらに 5% 増、2026 年 1 月にはインフレーションにもよりますが最低でも 5% 増のベースアップとなります。更に訓練中の乗員もベースアップを受けることができました。新たに、月間で 10 日を超える有給休暇を乗員不足の理由に売却する規則が導入され、EUROWINGS では、1 日 3 レグを超えた場合、飛行時間が 30 分短

縮される規定が設けられました。また、年間で135日以上 of 休日も取得できるようになり、乗務終了後の2日 OFF での乗務は13時以降に設定されるルールも決まりました。

<シンガポール>

今年協定の更新があり、新しい協定に基づいた主な変更内容として、スケジュールに関し、新たな協定を結ぶことなく2ヶ月毎のスケジュール検討委員会にて両者が同意することで変更を行えるようになりました。また国のルールに合わせる為、定年年齢を63歳から65歳に引き上げることも決定しました。ポストコロナ時代の旅客需要増加に伴い、乗員不足問題により、有給や育児休暇の取得が困難になっています。また、最近ではダイレクトキャプテンの採用も始まりました。

<ノルウェー>

NF (Norsk Flygerforbund=ノルウェー乗員組合) は SAS を中心として、他の3社のエアライン、2社のビジネスジェット、救命ヘリコプター、複数の訓練学校の乗員にて構成されています。SAS の破綻後、投資会社とエアフランス・KLM によって来年の1月中に買収される予定です。また、Wideroe 社は Norwegian Air Shuttle に買収される見通しです。ノルウェーでのウェットリース運航に関しては、SmartLynx 社によって就航していますが、航空局の監査が不十分だとして、ECA や欧州運輸労働省に訴えられています。背景に、ノルウェー当局の監査担当者の人員不足が問題となっていました。今年に入り問題は解消しました。

<イタリア>

アリタリアが破産した際、解雇となった定年前の200名の乗員は無職のまま社会保障を受けています。ANPAC (イタリア乗員組合) としては、ITA Airways の拡大に伴い再雇用するよう訴えています。国レベルで共通の協定が策定されましたが、これを受け入れたのは ITA Airways 1社のみで、他社は各自の協定に従っています。

<アイルランド>

Aer Lingus は A330/321/320 の MFF を行い、A321XLR のローンチカスタマーの1社であり、近日中に納入されることになっています。今年の夏季は旅客需要が高く、乗員は最長の飛行時間に達し、ウェットリースを行って不足分を補いました。採用については、今までは既成乗員を募集してきましたが、自社養成制度を導入し、この先5年間の安定採用を行うことを決定しました。女性乗員については、働き方のルールに多くの問題があります。産休後の復帰、不妊治療、流産、更年期障害などがありますが、特に問題となっているのは時短勤務がないことです。Aer Lingus の女性比率は10%で、世界でもトップクラスの人数となっています(世界平均4%)。

<オランダ>

ストライキの直前に、ベースアップや育休、休暇の取り方などに関して会社との合意が得られました。RCO についても会社と当人、両者で安全に関する合意が必要という条項を含めました。RCO には力を入れていて、ECA、VNV (オランダ乗組)、米国 ALPA と共に有名なテレビ報道番組に出演しました。メディア専門家を採用して、より戦略的な教宣を行っていきます。

<米国>

ALPA-Iは米国 ALPA とカナダ ALPA から構成されており、最近ではエアカナダ乗員組合が加盟したことで 42 の航空会社から 76,000 人の総組合数となりました。今年の1月に執行部の選挙で、デルタ航空乗員の Ambrosi 氏が組合長に任命され、新執行部メンバーは4年の任期を務めることとなります。

ポストコロナ直後は乗員不足の問題がありましたが、現在は採用が順調に進んでおり、ATPL ライセンスの発給数が年間記録を更新するほどになっています。

国際的な問題として、軍の現役もしくは退役した乗員が中国への入国に必要な乗組員ビザの申請が昨年から拒否されています。そのため、米国政府機関を通じて中国外務省に抗議しています。

安全問題として、サイバーセキュリティへの対応、粗暴な旅客の増加により、刑乗者の搭乗が増加することへの対策、そして導入が大幅に見送られているコックピットの2次防護扉の設置などに取り組んでいます。

<オーストラリア>

AusALPA は AIPA (Australian and International Pilots Association) と AFAP (Australian Federation of Air Pilots) により構成されており、総加盟人数は 7,100 名です。AIPA にはカンタスグループやジェットスターなどが加盟し、AFAP には使用事業や救急救命パイロットなどが所属しています。

RCOに関連して、2022年に Bloomberg が掲載した「Flying without a co-pilot」という記事に対する地元のメディアからの問い合わせが多くありました。今年の3月には、続編の記事が出され、更に注目を集めました。これは社会が旅客の安全に大きな関心を持っていることを示すものです。

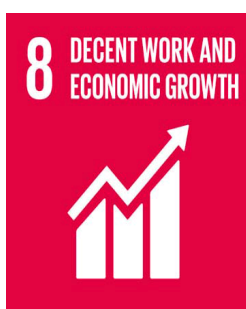
ポストコロナ時代における航空需要の増加による乗員不足の問題が続いていますが、賃金に関しては長い間ベースアップが行われていません。

5. ILOによるプレゼンテーション

<ILO の基本情報>

ILO は国連機関の中で唯一、政府、労働者、雇用主の三者構成を採っています。これは、政策の策定や計画の立案において、経済を形成する社会的パートナーである労働者と雇用主の代表も、政府と同等の発言権を持つということです。ILO はさらに、社会、経済、その他多くの問題に関する国内政策の策定、そして適切にその実行における労働組合と使用者の「社会対話」を推進することによっ

て加盟国内でのこの三者構成の原則を奨励しています。現在、世界187カ国が加盟しており、日本は拠出金額の点で世界第3位の順位となっています。また、SDG には雇用概念の内容が組み込まれており、「生産的な完全雇用および生産的な完全雇用および働きがいのある人間らしい仕事を推進する」という目標が掲げられています。



<ポストコロナへの対応>

ILO は、コロナ禍において大打撃を受けた運輸業界の労働者の状況と、世界のサプライチェーンをレビューする為、ワーキンググループを設立しました。多くの組織と連携を図っており、特に今年の3月に ICAO との間で MOU を締結し、新たな協力関係を確立しました。「航空産業における安全を基盤とした包括的かつ持続可能なコロナからの回復」を目指す取り組みに加え、「特に航空業界における女性の登用」について焦点を当てています。

<IFALPA と ILO>

先述の通り、コロンビア乗員組合の問題においては ILO が深く関わることとなりました。過去には日本航空の破綻時における不当解雇問題に関して、日本航空キャビンクルーユニオンと当時の乗員組合は、ILO に対して「結社の自由条約」と「団体交渉促進条約」に違反するとして、解雇強行の中止を目的として ILO の援助を求める緊急要請書を提出しました。これにより、3 度にも渡る ILO からの勧告が提出される結果となりました。

6. 終わりに

今回の IFALPA PGA 会議をイタリアで開催したことで、現地の政府機関や行政機関にも知れ渡り、そして多くのメディアからの注目を浴びました。パイロット集団が集まることでの開催国へ影響・効果は計り知れないものがあります。これをきっかけに当局との対話を行う関係が生まれることで、対等な関係にて各ステークホルダーと安全面・技術面での対話を行うことができるのです。

特に北東アジア圏における国際会議開催が少ないので、ALPA Japan としても自国開催を推し進めて行きたいと考えています。



以上