



65th IFALPA Annual Conference, Marrakech, Morocco Asia/Pacific Regional Meeting 報告

2010年19日～23日、MoroccoのMarrakechで行われたIFALPA総会の中で、20日の午前中Regional Meetingが行われました。Regional Meetingとは、世界を5つの地域(Europe, North America, Caribbean and South America, Africa and Mid East, Asia and Pacific)に分け、それぞれの地域が集まり地域内での選挙や情報を交換するものです。日本はAsia/PacificのRegionに属しますが、この地域は、北に日本、韓国、南はAustralia, New Zealand西はPakistan, Mongolia、東は北米と大変広範囲な領域です。Asia/Pacificには統括する本部役員と5名のRegional Vice Presidentが選挙で選出され、各国協会と協調しながら地域の航空の安全向上に努めています。

今回のAsia/Pacific Regional Meetingには13の協会から44名が出席し、また、フランス、ドイツなどからのObserve参加もありました。以下にそのTopicsを紹介します。

Maximum License Age : 70歳のF/O

ICAOのMaximum License Ageが65歳に引き上げられたこともあり、これについてAsia/Pacific Regionで意見交換が行われました。現在Asia/Pacific Region内でもMaximum License Ageを65歳としている国が増えています。これは国際的な傾向ですが、どの国も日本と大きく違うのは、航空身体検査に付加検査はなく、収入が大きく減る事もない、という点です。航空身体検査に合格し、SIMで技量が確認されれば、収入が激減する事もなく65歳や67歳(Israel)、或いは無制限に乗務を継続できる国もあります。

New Zealandでは、国際線を乗務する場合、及び、機長に対してはICAO基準のMaximum License Age(65歳)を適用していますが、国内線を乗務する副操縦士にはMaximum License Ageを設定していません。これは法的に定年を設定することができないためですが、その結果、2009年11月22日、一人のF/Oが70歳の誕生日を迎えました。今尚彼は現役でFlightを継続しているそうです。この様なMaximum License Ageの運用はAustraliaでも全く同様です。

定年を設定してはならない、という国はEuropeなど他のRegionでも多くなって来ましたが、Maximum License Ageが引き上げられたことについては歓迎する意見が殆どですが、年金との関わりは大変複雑で、オランダの様に、55歳から何歳まで乗務するかというPlanを考え始めなければならない国もあります。結局個々人のLife Planが重要となりますが、条件面で日本は後進国と言わざるを得ません。

(次頁に続く)



Fatigue Risk Management System についての ICAO Audit

IFALPA 本部役員で Technical Standard 担当から FRMS について説明があり、また、FRMS の実施状況について ICAO が各国の航空当局に対し 2010 年 6 月までに Audit を行う事が報告されました。FRMS は、長距離運航や短距離の集中勤務などの疲労管理について現在とても注目されている分野です。IFALPA の Annex 6 が ICAO Annex 6 を理解する上で、各協会に取って良い Guidance 資料となる事も紹介されました。また、2010 年 10 月、Hong Kong ALPA は HUPER Committee を香港に招聘し、同時に Fatigue Risk Management Seminar を開催する予定であり、多くの情報が得られるものと期待されます。

Trans National Airlines

ICAO によると、Asia/Pacific 地区は 2020 年までに世界で最も大きな航空市場になるだろう、と予測されています。超長距離路線よりも中短距離路線の伸びが大きく、これは同時にこの地域の Low Cost Carrier の拡大にも関連していますが、Europe の新興 LCC の様に国境を越えた無国籍の LCC がこの地域にも生まれています。Asia/Pacific Region では 2004 年、LCC の路線は僅か 30 か所でしたが、2009 年には 210 か所に膨れています。航空の安全性向上や、労働条件の安定化には LCC の Pilot を IFALPA に取り込んで行かなければなりません、Non Union の会社も多く難しいのが現状です。

ALPA Japan Update

日本からは、2012 年 3 月までに進められている、ANA Group7 社が 3 社に統合され、Air Nippon Co の参加となる計画についての問題点と、1 月に破産した JAL のその後の状況、2010 年 8 月～10 月に米国と結ばれる Open Sky Agreement について報告しました。

ANA 経営は、この統合によって人員整理と Cost の削減を行い、効率向上を目指していますが、労働条件の異なる会社間での協定の一本化や、Seniority List、福祉関連など解決しなければならないなど多くの問題があります。

JAL については、4 月から行われた更なる Pay Cut によって、年収 Base で機長、副操縦士の大幅 Pay Down となること、年金の Cut、65 時間から 50 時間保障への Down や新たな給与体系の提案など、多くの合理化案が実施または計画されています。依然として JAL は厳しい状況であり、IFALPA や加盟協会に対し、近い将来援助が必要になるかもしれない旨要請しました。

ALPA India の設立

インドには Air India (IPG), Indian Airlines (ICPA), Jet Airway (SWIP), King Fisher などの航空会社がありますが、今まで統一された Pilot 組織はありませんでした。IFALPA には一国一協会という大原則がありますが、Air India の Pilot Union である Indian Pilot Guild (IPG) だけが参加していました。

今回これらの乗員が統一した Umbrella 組織（個々の乗員組織はそのままで一つの傘の中に入り IFALPA 活動を行う組織）として ALPA India（約 1800 名）を設立した事が報告されました。Pilot Union の組織と Non Union の組織が一つの組織を形成するには時間が必要だった様です。ALPA India が設立された事により、内部での連携が強化され、インド内外での航空の安全向上に大きく資するものと期待されています。

(以上)

