



~2013年 IFALPA 総会 出席報告(その2)~

<総会 2日目・午後>

IFALPA では世界を五地域に区分して活動を行っており、総会では各 Regional Meeting が行われました。ここでは ALPA Japan が所属する Asia Pacific Region と Europe Region について議論内容をご紹介します。

・ Asia Pacific Region ・

この地域における IFALPA Annex 29 (前述) では、特に中国の航空路 A461 と A470 (PVG-PEK) が挙げられます。交通量の増加に伴い慢性的な大幅な遅延に加え、Weather Deviation が許可されにくいなど、早急な対応が求められる航空路です。近く IFALPA から中国当局に対して問い合わせを実施する予定です。

今回の Meeting には中国南方航空の機長が China ALPA として参加し、中国国内の状況を報告しました。中国の GDP は 2012 年に 7.8% と依然急成長を続けており、中国航空産業では毎年 2,500 人の Pilot を必要としています。1980 年には 2,000 人程だった中国の Pilot 数は現在 24,000 人となっており、総機体数も 1,935 機に達し、巨大市場がうかがえます。

ALPA Japan からは 787 に関する ALPA Japan 見解 (HP 参照) に関するプレゼンテーションを行いました。世界で商業運航中の 787 は多くが日本の航空会社によって保有されており、ALPA Japan Pilots に運航停止の影響が大きく及んでいます。プレゼンでは“SMS を通じて 787 の運航のリスクを管理して継続して取り組みを行う”旨を説明し、諸外国の Pilot に理解を求めました。今回の年次総会には Boeing のテストパイロットも参加しており、良好な関係より深めると共に、今後も 787 に関して意見交換を行っていく事を確認しました。Boeing 側から日本の Pilot と直接意見交換できる場を ALPA Japan を通して実現できないかと言う打診がありましたが、残念ながら現時点で実現には至っていません。

・ Europe Region ・

域内自由化の過度な促進によって多くの問題を抱えている欧州では、ICAO Annex 改訂に伴って欧州議会に上程されている乗務時間制限の改悪が、乗員・乗客の安全に大きく悪影響を与えるとして大きな議論となっています。今回の会議は IFALPA の欧州地域を代表している ECA (European Cockpit Associations) の定例会議を兼ねており、乗務時間問題について今後の取り組みの方向性を確認する場として、Closed Session で行われました。そのため ALPA Japan のオブザーブメンバーは残念ながら途中退場を余儀なくされました。

~ ここで前半紹介した「航空自由化」に関連して一部ご紹介します ~

○欧州航空自由化の現状

欧州では航空自由化の影響として、①Transnational Airlines、②Contract Pilot という二つの問題が大きく取り上げられています。

①Transnational Airlines (登記、本社、事業所が分散している航空会社)

EU 域内では、一見、加盟諸国の法律がすべて同じであるかのような印象がありますが、実際には各国の法律・行政はそれぞれ異なっています。したがって、航空会社は EU 域内において税制、労働法制、株式市場 (資金調達)、航空行政 (許認可案件) 等を比較して、その会社にとって都合の良い国に法人を登記し、本社を設置し、乗員基地を設置しているのが実態です。例としては BA (英国航空) を傘下に持つ、IAG という持ち株会社は、登記=スペイン、本社機能=ロンドン、乗員基地=BA(ロンドン)、IB=イベリア航空(マドリッド)といったようにヨーロッパ域内にそれぞれが分散して企業の運営が行われています。これによって、労使での議論も会社に都合よく進められており、IB などは、関連会社の一方的拡大により規模縮小を余儀なくされている実態があります。

(次頁へ続く)

②Contract Pilot (有期雇用契約の乗員)

欧州では多くのフライトスクールが存在し、乗員が余剰傾向にあるため、Ryan Air や Easy Jet などの LCC では乗員派遣会社等を利用して多くの乗員を低賃金で、しかも有期雇用の形態で働かせている実態があります。さらに、上述の Transnational Airlines といった形態も相まって、Ryan Air などでは採用された乗員を土地勘のない出身地以外の基地に配属させ、乗員同志の交流を妨げて組合組織化を防ぎ、また有期雇用を盾に取って物言えぬ職場を形成し、労働条件を低く抑えているのが実態です。

○世界の航空自由化 - ICAO と ILO

上記のような労働者を無視した航空自由化は欧州だけではなく、2013年3月には ICAO において第六回となる Air Transport Conference が開催されました。ここでの議題は“Sustainability of Air Transport”であり、航空の自由化もこの場で多く議論されました。

各航空会社が加盟している IATA もこの自由化に賛成する組織の一つです。IFALPA や ITF (International Transport Workers' Federation) は労働者を代表する組織として、労働者を無視した一方的な自由化の流れには反対ですが、ICAO という国連組織の場で世界において想像以上に自由化が進んでいるのが実態であることが報告されました。その他、報告された内容は以下の通りです。

- ・ ICAO は各国の航空局出身者が多く、労働者のことをよく理解していない。したがって、自由化が労働者に与える影響をよく理解していないのが現状
- ・ ICAO は技術的側面 (ATC などの諸規則) に加えて経済的な側面についても取り扱っている
- ・ 一方で国連機関である ILO (International Labor Organization) は政府＝労働者＝使用者の三者で構成されており、“Descent Work”を提唱している。ILO 自体は ICAO 以上に歴史のある組織であり、経験もある。ICAO のみでなく、今後は ILO との連携も必要

ICAO の本部はモンテリオールにあり、航空会社で組織される IATA も本部をモンテリオールに設置して、ICAO への働きかけを強めています。IFALPA も今年からロンドンからモンテリオールへ本部を移し、乗員の立場での働きかけを強めています。船舶の便宜置籍船に見られるような行き過ぎた自由化が航空業界にもたらされることのないよう、引き続き取り組んでいく必要があります。

<総会最終日>

* 総会最終日は Airbus と Boeing からのプレゼンテーション、総会の総括、今後の役員選挙などが行われました。

Airbus : A350 は 2~3 ヶ月後に初フライトを予定。

Boeing : 787 に関して皆様にご支援いただき感謝している。

引き続き“Your Safety is our Priority”で取り組む。

787-9 は年末までに Flight Test 予定。737MAX では Fly by Wire を採用予定。

* 総会日程 : 2014 年の総会はパナマ、2015 年はマドリッド

* 役員選挙では ALPA Japan の IFALPA RVP NOP の吉村氏がこの総会で RVP を退任し、後任には香港 ALPA から選出されました。日々のフライト業務の傍ら、Asia Pacific 地域の活動に精力的に尽力された吉村氏に賞賛の拍手が送られました。また IFALPA President の Don Wykoff 氏の再任も決まりました。

最後に、IFALPA では様々な情報発信に努めており、今般、世界中の IFALPA メンバーに対して雑誌“INTER PILOT”を配布しました。登録が必要ですが、インターネットで無料閲覧可能ですので是非一度ご覧ください。

URL : <http://www.ifalpa.org/publications/interpilot>

