



www.alpajapan.org

# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

Date 2003.2.26 No 26 - 42

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

幹事会

〒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: office@alpajapan.org

「加齢乗員」に関する日乗連見解の確立に向けて

シリーズ: その

「加齢乗員」に関する見解(案)

### 「60歳以上の免許所有者の権利の制限」の提起

シリーズその ではシリーズその で紹介した「加齢乗員」に関する日乗連見解(案)について、補足説明を行います。

<見解(案)の補足説明>

#### Ex.1: 見解(案)の表題について

見解(案)の表題には所謂「加齢乗員」という表現を用いていません。世界共通の概念および定義の同一性を確保し、航空機関士免許保持者も含めた見解(案)とするために「60歳以上の免許保持者の～」という表現を採用しました。また、ICAO、JAA、FAA等、国際的には「60歳以上の免許保持者の特権の削減」という表題を用いていますが、「特権」または「削減」という表現は日本の社会情勢や、分かりやすさに考慮して「60歳以上の免許保持者の権利の制限」という表題としました。

#### Ex.2: 見解(案)1.1、1.2、1.3条項について

これらの条項は日乗連の「加齢乗員」に関する原則的な見解(案)です。ICAO標準=StandardやJAA、FAAの規定、また航空局技術部長通達「60歳以上の乗務員を乗務させる場合の基準」を参照して、これらの規定や基準に反しない範囲で、この原則的な見解(案)は成り立っています。

日本の「加齢乗員制度」は、国際標準及び勧告などに従って法が禁止しているものを、通達で除外するという手続で行われており、これはきわめて異常であり実態は脱法的といわれても仕方のない状況です。こうした状態を解消するためには、ICAO基準を改めることが原則として必要になってきますが、少なくとも現状の制度には何らかの制限を設ける必要があります。

第一に、シカゴ条約締結国である日本として、現行のICAO標準を守ることは最低条件です。従って1.1項にはICAO標準の規定を定めました。1.2項はICAO勧告に反しますが、現行の「加齢乗員制度」の歯止めとして必要な基準だと判断しました。1.3項の65歳と言う年齢は「加齢乗員制度」の歯止めとして必要という以外具体的な基準はありませんが、JAAが65歳未満の乗員に交代乗員として乗務することを認めている点を参考にしました。

各規定や基準については下記の資料を参照してください。

**参考資料:** 詳細はシリーズ で紹介する資料を参照してください。



ICAOは「満60歳に達した操縦士の特権消失」について次のように定めています。

- 2.1.10.1 年齢が60歳以上の免許所有者は、報酬を得て又は雇用されて定期国際航空輸送業務、若しくは不定期国際航空輸送業務を行う航空機の機長として行動してはならない。
- 2.1.10.2 勧告 - 年齢が60歳以上の免許所有者は、報酬を得て又は雇用されて定期国際航空輸送業務、若しくは不定期国際航空輸送業務を行う航空機の副操縦士として行動すべきではない。

JAAは(加盟国間で制限を受ける年齢や規定の内容に若干の相違があるものの)、上記のICAO標準に基づき「60歳以上の免許保持者の特権の削減」について次のように定めています。

JAR-FCL 1.060

- (a) 年齢60~64歳、年齢が60歳に達した操縦士免許保持者は、以下の場合を除いて商業航空輸送の運航に供される航空機の乗員として行動してはならない。
  - (1) 以下の条件で、マルチ編成の乗員として乗務する場合
  - (2) 60歳に達した乗員がその乗員編成のうち唯一人である場合
- (b) 年齢65歳、年齢が65歳に達した操縦士免許保持者は商業航空輸送の運航に供される航空機の乗員として行動してはならない。

世界の定期航空操縦士数の約半数をしめる米国に於いては、連邦航空規則Sec.60.77(e)でAge Limitationとして60歳を定めています。かつて、Sec.121に基づく大型飛行機(座席数30または有償搭載重量7,500ポンドを超えるもの)による操縦士の年齢制限の見直しが行われましたが、変更するに足りる確証が得られなかったことなどを理由に延長は行われていません。加えて、Sec.135に基づく航空運送事業(いわゆるコンピューター航空)でも同じ制限が適用されています。FAAはICAO勧告方式(Recommendation)に準じて規定を定めていることとなります。ただし、航空機関士に関しては年齢制限が設けられていません。

### Ex.3: 見解(案)1.1、1.2、1.3条項に含まれる、国際規定や国内基準の概念との相違点

原則的な見解(案)1.1、1.2、1.3条項には、Ex2.で紹介した国際規定や国内基準の概念とは若干相違する点が含まれていますので、補足説明を行います。

まず第1点目は、シカゴ条約は国際民間航空輸送に適用される規定ですが、日乗連の見解(案)では「航空輸送事業」と適用範囲を定めている点です。シカゴ条約と国内法の関係についての原則は、航空法第1条「国際民間航空条約及びその付属書として採択された標準...に準拠し」となっていることから、この適用範囲を定めました。適用範囲をこのように定めることによって国際/国内、定期/不定期または有償/無償を問わず、民間航空輸送の用に供される全ての運航に見解(案)が適用されることとなります。

第2点目は、ICAOや各国の規定、航空局技術部長通達の規定が概ね60歳以上の操縦士、即ちパイロットに関する制限を定めているのに対して、日乗連見解(案)は「60歳以上の航空機関士」も含めている点です。

現行の「加齢乗員制度」の対象になっていること、及び、3名編成の航空機が現に運航していることから、所謂「加齢の航空機関士」についても見解(案)に含める必要性を考慮したことが主な理由です。また、IFALPAがFEを組織したこと、FAAがFEとして乗務することを禁止していないこと等の背景も考慮に入れました。見解(案)1.2項によって一機の乗員編成の中に「複数の加齢操縦士」や、「加齢操縦士」と「加齢航空機関士」が同時に乗務することが禁止されることとなります。

(注：航空局技術部長通達では「有償運航に乗務する操縦士については、一機に60歳以上の操縦士は一名に限る」と定めています)

**Ex.4：見解(案) 2.1 および3.1 条項について**

見解(案)の 2.1 条項は、所謂「加齢乗員」による運航を実際に行う場合に必要な乗務時間や勤務時間を含む安全上考慮されるべき制限と、運航基準や労働条件を一般乗員と統一する原則を定めました。これは乗務・勤務時間制限を除いて、技能審査や身体検査証の支給を受けた「加齢乗員」は、基本的に一般乗員と同等に扱うという理念を示したものであると同時に、同一労働、同一賃金の原則に沿った見解(案)です。

具体的な乗務時間や勤務時間制限については、このシリーズとは別に紹介する日乗連の「加齢乗員に関する要求指針(案)」に基づいて各会社と組合が交渉を行い、協定という形で制限を定めることとなります。

また、見解(案)の 3.1 項では「加齢乗員」の採用にあたっての原則を定めました。これは現行の 60 歳定年制が前提となっています。