



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.2.26

No 26 - 43

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、日乗連の「加齢乗員」に関する見解(案)に対する、代表的な質問を Q&A 方式で説明していきます。

Q1：「加齢乗員」の年齢が65歳まで延長されるといわれていますが、安全上や身体的な面で65歳まで運航に携わることには問題はありませんか？

所謂「加齢乗員」として乗務する場合には、技能審査に合格するとともに、身体検査証明については現行の航空身体検査項目に加えて付加検査を受け、それぞれに定められた判定基準を満たすよう定められています。航空機乗務員の技量や身体検査証明に関する管理責任は原則的に国や会社にありますので、「加齢乗員」に対する技能審査や身体検査の項目及びその判定基準についても、航空の安全を考慮して、国と会社の責任の下に科学的・医学的な根拠を持って適切に定められる必要があります。

国が定めた規定に基づいて検査や審査を受けて、これに合格していれば「加齢乗員」も基本的に一般の乗員と同等に扱われるべきであると認識します。また、ポリシー(案)の表題が「60歳以上の～」となっていますので、見解(案)自体は65歳まで運航に携わることによって約束しているわけではありません。

Q2：COPI やFE の身体検査は一年に1回となっていますが、60歳以上の乗務員に対して年に1回の身体検査で問題はないのですか？

前の質問でも述べた通り、技量と身体検査については国と会社の管理が原則です。身体検査の項目や基準、頻度や回数等の制限については、今後とも国による適切な管理と医学上の根拠に基づいて定められるべきであると考えます。また、日乗連は「加齢乗員」に対する身体検査についても、現行の身体検査に対する取り組みと同様に、必要と判断されれば科学的な立場から取り組む用意があります。

Q3：「加齢乗員」がCOPI やFE として乗務する場合、安全上、技量上、モラル上、CRM 上の問題は無いのでしょうか？

安全と技量の面ではCOPI またはFE としての再訓練を行うことが条件となります。また、モラルとCRM 上の問題は、これまで機長として乗務してきた乗員がCOPI として、またはFE として乗務する場合であっても、乗員として乗務する以上、航空機の運航に関し安全上の職責を担っていることには変わりはないという信念



が「加齢乗員」および「同乗する一般乗員」の双方に求められます。

Q4：乗務時間や勤務時間には具体的にどの程度の制限を考えているのですか？

今回のシリーズとは別に紹介する「加齢乗員」に関する日乗連の要求指針(案)に基づいて各乗員組合が会社と交渉を行い、具体的な制限を定めることとなります。

収入の激減緩和およびゆとりある退職後の生活設計という観点からいえば、それまでの年収の1/2を前提とした場合、COPI 最長経験者の平均乗務単価で試算すると月間乗務時間35~40時間という乗務時間が割り出されます。また、勤務に関しては年齢に応じて、例えば63歳以上は深夜FLT時間の制限を厳しくするとか、月間や年間の所定労働時間を制限する等が必要になってくると考えています。

Q5：ICAO は国際民間航空条約だから、国内線には機長として乗務できるのではないのですか？

シリーズで説明したように、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、国内、国外を問わず全ての運航にICAO標準=Standardを適用することとしました。

Q6：日本と韓国間や日本と台湾間は国際線なのに、どうして機長として乗務できるのですか？

日本と韓国、台湾の間ではICAO規定をオーバーライドする形で「加齢乗員の機長」による運航が行われているものと思われます。この件については協定の内容や国際条約と二国間協定の効力に関する調査研究等を行い、問題点が判明すればALPA Korea や台湾の乗員組織と連携を取りながら、日本を含めて夫々の国の政府に問題指摘を行う予定です。

Q7：日乗連が反対した「乗員の退職年齢」に関するIFALPAのポリシーはどうなったのですか？

IFALPAはI-Manualで乗員の年齢制限について次のように定めています。

4.7 勤務の終了(Termination of Service)

強制的な乗員の退職年齢が、合意された年金制度の一部として適用される場合、加盟協会は退職年齢を60歳以下と想定する年金制度の導入に努力しなければならない。

~ 一部省略 ~

4.7.1 最高ライセンス年齢(Maximum License Age)

60歳に達したパイロットライセンス所持者は、航空運送事業の用に供する航空機の操縦士として活動してはならない。

IFALPAのパイロットライセンス保持者の年齢制限に関するポリシーは、ICAO標準および勧告に準じたポリシーとなっています。但し、その前段に退職年齢が60歳以下と想定する年金制度を導入するという前提を置いています。即ち、IFALPAは乗員として働いた者の定年後の生活を保障した上で、ICAO規定に沿ったポリシーを定めているのです。

2001年のIFALPAジャマイカ総会でこのIFALPAポリシーが採択されたとき、日乗連は反対を表明しました。しかし、その後の正式な手続きが遅れたため、日乗連は手続き上、このポリシーの非批准協会となっておりません。日乗連と同様に、この総会で非批准を表明したイギリスの協会が、ポリシー採決に際して次のような意見表明を行いました。「IFALPAポリシーには基本的に賛同している。しかし、現在、イギリスの協会は60歳からの年金制度を確立していないので、ポリシーには反対を表明せざるを得ないが、今後とも年金制度確立に向けての取り組みを行う」。現

在イギリスの年金支給開始年齢は男子 65 歳、女子 60 歳となっており、将来は 65 歳に統一されることになっています。ICAO の精神や理念を確立するためには、年金制度も含めて退職後の生活保障を確立することが不可欠だといえます。

年金制度に於いて、日本の乗員は今後イギリスの乗員と同様の状況におかれることとなります。日乗連の「加齢乗員」に関する今回の提案はこうした情勢判断も含めて提案されていると理解してください。