



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.10.21

No. 27 - 09

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

日乗連第27期定期大会において

「加齢乗員」に関する日乗連ポリシーが採択されました！

9月16日～17日に開催された日乗連第27期定期大会において、2003年2月に提案した「加齢乗員」に関する日乗連ポリシーが満場一致で可決採択されました。今回採択された日乗連ポリシーは以下の通りです。

「60歳以上の免許所有者の権利の制限」

1 60歳以上の免許所有者の権利の制限

- 1.1 年齢が60歳以上の免許所有者は、航空運送事業に使用される航空機の機長(PIC)として行動してはならない。
- 1.2 年齢が60歳以上65歳未満の免許所有者は、最小乗組員数が2名以上と指定されている航空機に乗務する副操縦士、または航空機関士として乗務する場合を除いて、航空運送事業に使用される航空機の乗務員として行動してはならない。

但し、60歳以上の航空機乗務員は1機につき1名に限るものとする。

- 1.3 年齢が65歳に達した免許所有者は、航空運送事業に使用する航空機の乗務員として行動してはならない。

2 60歳以上の航空機乗務員を含む運航

- 2.1 60歳以上の航空機乗務員を含む運航を行う事業者及び関係の乗員組合又は団体は、以下について協議を行い、60歳以上の航空機乗務員を含む運航について相互協定を取り決めなければならない。

() 60歳以上の航空機乗務員の年齢に応じた勤務時間・乗務時間の適切な制限を行うこと

() 上記()を除き、60歳以上の航空機乗務員を含む全ての運航乗務員に統一した運航基準及び労働条件を確立すること

3 差別的、不利益的な扱いの禁止

- 3.1 60歳以上の航空機乗務員を含む運航を行う事業者は、60歳以上の航空機乗務員として乗務延長を希望する全ての運航乗務員に公平な機会を与えなければならない。また採用にあたり差別的及び不利益な取り扱い、選別も含めこれを一切行ってはならない。



< ICAO の勧告方式に沿っていない点を認識して、今後の運動を展開する >

日本の「加齢乗員制度」は、年齢によって「ライセンスホルダーの権利を制限」する ICAO の規定に反する行為を、航空局技術部長通達という手続で認可するという方式が取られており、実態は脱法的といわれても仕方のない状況です。この状態を解消するには、ICAO 規定を改める国際的な取り組みが基本的に必要であることは言うまでもありませんが、「航空安全の安定的な向上を図れる、健全な乗員計画の実現を目指す」という日乗連の運動方針に則り、少なくとも現行の制度に何らかの制限を設ける必要があるという観点から今回のポリシーを決定しました。こうした背景があり、今回決定した「加齢乗員」に関する日乗連のポリシーは ICAO 付属書(Annex)の標準(Standard)には合致しているものの、勧告方式(Recommendation Practices)に沿っていないという点を認識して、今後の運動を展開して行く必要があります。

< 要求を制限するポリシーではなく、要求は職場の声に基づくことが基本 >

今回採択された「加齢乗員」に関する日乗連ポリシーには、策定された背景に上記で説明したような経緯があるため、各乗員組合が日乗連ポリシーより厳しい制限を求め、ICAO 基準に基づいて、例えば「加齢乗員に反対する」という要求や運動方針を持つことを制限するものではありません。日乗連に加盟する各乗員組合の要求はあくまでも、健全な乗員計画の実現と将来の生活設計も考慮し、職場の要求に基づき決定されるものです。

< 健全な乗員計画の実現を目指すためには、 乗員採用や養成・昇格等、乗員計画全体の取り組みが不可欠 >

日乗連はこの度「加齢乗員」に関するポリシーを確立しましたが、今後はこのポリシーに基づき政策を実現する段階へと運動を進めていくこととなります。現状は「加齢乗員」が機長として乗務している職場を抱える組合もあり課題がありますが、将来的に各乗員組合が確立された「加齢乗員」に関するポリシーに基づき要求を作り、これを実現させる取り組みを行う必要があります。特にポリシーの 2.1()で「60 歳以上の航空機乗務員の年齢に応じた勤務時間・乗務時間の適切な制限を行うこと」という方針を掲げており、「加齢乗員」勤務時間・乗務時間制限の具体化も今後の課題といえます。この他にも、低労働条件で乗務している「加齢乗員」の労働条件に関する実態調査を行うことや、組織化の問題も今後の課題です。

健全な乗員計画の実現のためには、「加齢乗員」に関するポリシーのみでは決して解決するものではありません。現在進められている「航空企業再編」や「運航管理の受委託」に伴い、子会社への機材移管等、ジョブ・セキュリティ上の問題も含めて、様々な乗員計画上の問題が発生しており、課題は複雑で単組の取り組みではなかなか解決が難しく、企業の枠組みを超えた取り組みを行う必要もあります。乗員採用や養成・昇格等、乗員計画に係わる広範な取り組みが不可欠であり、日乗連として課題を整理し長期的な戦略の下に取り組んでいきます。