



SNOMAC = フランス FE 組合 (産別組合) の取組み

世界的に3名編成機退役が進み、FEの処遇については重要な課題になっています。昨年10月24日にBritish Airwaysのコンコルドが退役し、BAでの3名編成機の運航が終了するなど、日本以外の国でも3名編成機の退役は急激に進んでいます。

フランスでもAir Franceのコンコルドが昨年5月に退役し、AFの3名編成機としては在来B747が20機程度運航されている状況です。在来B747は2010年頃までには全機退役の予定で、それ以降FEの職場はなくなります。FEの一部はパイロットへの職変訓練に投入されていますが、それ以外にも退職するにはまだ若いFEが在籍しています。SNOMAC(フランスFE組合)では、今後導入される2名編成のカーゴ機にFEとして乗務する途を模索しています。この取組みに関するSNOMACの主張を以下に紹介します。

～ フランスにおけるSNOMACの提案 ～

フランスでは、これまで3名で運航してきたカーゴ機を2名の乗員だけで運航し、特に地上での搭載作業に関してパイロットの負担が大きくなることについて不満の声が出されていることから、SNOMACとしては以下の点を主張します。

<原則>

- ・ (パイロット以外に)補完の乗員が必要な場合、ヨーロッパ各国で組織するJAA(Joint Aviation Authorities)が規定するFEライセンス保持者が乗務するべきです。
- ・ メーカーが定めるタスク分担は、運航会社の意向と航空当局の合意があれば変更は可能です。
- ・ パイロットは、同一編成内のFE業務を兼務することはできません。
- ・ FEは、同一編成内のパイロット業務を兼務することはできません。
- ・ MEL適用後、フライト可能かどうかの承認を与える権限を持つ可能性を留保します。

<2名編成のカーゴ機に関する提案>

- ・ 2名編成で運航されるカーゴ機には、FEが乗務すべきとSNOMACは考えます。
- ・ FEが乗務するための特別な手順が設定されなければなりません。(特に搭載や危険品に関して)
- ・ FEは地上および飛行中にパイロットの援助業務を行います。
- ・ FEは飛行中、2名編成のタスク配分を乱すことなく、機長の求めに応じてパイロットの支援業務を行います。
- ・ 運航会社にとってメリットがあると考えられれば、カーゴ機にはFEが乗務可能とするべきです。
- ・ 運航会社は、カーゴ機にFEを乗務させるにあたり、航空当局によって承認された規定の訓練を実施しなければなりません。
- ・ 具体的なFEの作業について以下に示します。

1. PREPARATION

FEは3名編成機と同様なPreparationを行い、搭載作業や危険品への対応を行います。

2. PRE-FLIGHT

機長の指揮下において

- ・ FEは航空機の技術面を担当します。
- ・ 機長・整備間のインターフェースとなり、特に技術的な問題の場合には主にFEが対応します。
- ・ 通常の内部および外部の飛行前点検を実施します。(もちろん雨の日の外部点検も!?)
- ・ 給油作業の安全性に責任を負います。
- ・ 搭載貨物の品質をチェックし、機長とともに書類が適正かどうかの確認も行います。

【裏面に続く】



3 . DURING FLIGHT

最近では、乗員のワークロードが非常に大きいフェーズにおいて、オペレーションが正しく行われているか、ATCの指示に従っているか、TAXI WAYは間違っていないか、あるいはチャートどおりの出発経路を飛行しているかなどをチェックするという安全上の理由から、交代要員がコックピットにいることが望ましいとされています。そこで、FEは降下、進入、着陸、タクシーそしてエンジンのシャット・ダウンまでコックピットで規定の手順に従って操作を行います。

4 . DURING STOP

- ・ FEは次のフライトのブリーフィングに参加します。
- ・ FEは燃料補給と通常の技術的なオペレーションを担当します。
- ・ FEは荷降ろしと、次のフライトに向けた搭載にも対応します。

< 上記提案の根拠 >

同じ条件下では、3名以上の乗員がコックピットにいる運航が、2名の乗員だけの運航と比べて安全面で優位だということがいえます。したがって、FEがコックピットにいることは望ましいことなのです。また、B 747-400フレーターに限らず、B777フレーターやA380へのFE乗務の可能性につながる理由として次の3つの点を指摘することができます。

- 1) AIR FRANCE のB747-400(旅客機)やオーストラリアのB767など、FEを乗務させるためのレイアウトは過去に開発されており、実績があります。
- 2) パイロット組合との協定の中では、2名編成のタスクは再配分されることになっています。具体的には、FEは異常と思われる事態について指摘し、メーカーが指定する条件の範囲内で機長の同意を得て処置を講ずることが可能とされています。また、貨物室内の事態にも対応します。さらに、訓練を受けていれば、2名のパイロットの補助役ともなりえるのです。
- 3) パイロット組合との限定的な協定でも、2名編成のタスクは再配分されることになっています。FEは異常と思われる事態について指摘し、メーカーが指定する条件の範囲内で機長の要請を受けて処置を講ずることが可能です。また、機長からの要請で貨物室内の事態にも対応します。

これまで、奇跡的に事故が回避されたり、ラジオ・コミュニケーションの誤解を解消した例などもあり、私たちの主張には合理性があるといえます。

~ SNOMACとしての結論 ~

これらの3つの事実は、フランスでの3名編成機退役の問題の答えとなりうるでしょう。2名編成のカーゴ機にFEを乗務させることによって、3名編成機についても、物理的に飛行できなくなるまで経済的かつ安全に運航を続ける事ができます。実際、B747-200やDC10のような3名編成機では、FEは経済的にその役割を果たしています。会社がFEのタスクを規定し、メーカーとJAAが合意すれば、2名編成機の安全性向上のためにFEを乗務させることは可能なのです。

さらに、新しい航空機においても新しい役割は存在します。(超長距離フライトでのPSS/PES、ビデオおよびキャビン装置への対応や、カーゴローディング・燃料供給の監視など) これらの方策は、会社とパイロット組合の意志によるところが大きいといえますが、残されたFEと3名編成機の問題を解決する最も賢く経済的な方法だと考えられます。

他の方法としては、パイロットへの職変訓練の実施や、退職後の年金支給条件に満たない分の補完について会社と交渉をしていくことなどがあります。また、職変に失敗したFE、あるいは退職するには若すぎるFEのためには、彼らがフライトを続けるための方法を見つけなければなりません。

JAAは、FEライセンスの有効性を維持するために飛行時間のカウント方法などを定める必要があります。2名編成のカーゴ機の飛行時間を組み入れることでB747-200のライセンスを維持できるようにすればよいのです。そして、A380でもこの方法がとれるのではないのでしょうか。JAAの規定は多くの解決策を可能にします。例えば、FEとして1か月、パイロットとして1か月飛ぶといったことも可能です。しかしながら、会社はFEのためにお金を使わなければならないことは明白で、パイロットの同意や協力も必要だということを忘れてはなりません。

* フランスにはパイロット組合 (SNPL = Syndicat National des Pilotes de Ligne) と FE 組合 (SNOMAC = Syndicat National des Officier Mecaniciens de l'Aviation Civile) が存在しますが、いずれも IFALPA に加盟しています。

以上の主張はあくまでもフランス国内の状況に基く SNOMAC の主張であり、日本で同じ主張ができるわけではありませんが、3名編成機退役に伴うFEの問題は他国でも重要な位置づけにあり、解決にむけて取組んでいる点は同じです。

日乗連は、日本のすべてのFEが乗務職として定年を迎えられるよう、日乗連方針のもと今後も取組んでいきます。