



## IFALPA PGA Committee Meeting in Bogota 参加報告

### 1. はじめに

2016年11月28日～29日、コロンビアのボゴタにおいて IFALPA PGA (Professional Government's Affairs) Committee Meeting が開催されました。IFALPA 加盟国から 18ヶ国、総勢 40名近くが出席し、日乗連からも 3名が参加しました。今回の開催地がコロンビアになった背景には、コロンビアを含む多くの中南米諸国で労働組合が多くの問題点を抱えて困難に直面している現状から、コロンビア政府への働きかけを行う意味がありました。そのため現地のテレビを含む多くのプレス関係者が招かれました。



### 2. MASA Working Group

MASA (Multilateral Air Services Agreement) とは、二国間または複数国にまたがる航空協定によって、航空会社が国ごとに異なる労働基準や安全基準を適用することを可能にすることです。これによって、経営サイドにとってはこれまで以上に効率的な企業運営を行うことが出来るようになります。

この協定を恣意的に利用すれば、労働基準や安全基準を協定国の中でより低い基準を適用することも可能になります。これは利用者にとっては低運賃というメリットは見込めるものの、安全性低下というより大きなデメリットを生む可能性を含んでいます。運航乗務員を含む労働者にとっても、より労働条件の悪い国の基準での労働を強いられる状況が生まれています。

MASA ワーキンググループはこのような状況を踏まえ、航空協定が運航乗務員にとって不利にならないように働きかけを行うことを目的として、相互の国に対して適切な労働基準や安全基準そして公正な競争を促進させるよう ICAO に対して求めています。このような状況に対応するには、各国の乗員組合がどの程度その国の政府関係者や関係省庁と密な関係を保っているかが重要であり、ある国では 2 国間の航空交渉会議に参加するところもあれば、全くもって政府関係者との接点がないところもあるのが実態です。関係が全くない国に関しては、この重要性を組合内で十分に議論し、あらゆる手段を利用して少しずつでも良い関係を構築していく必要があります。

ここで議論されているテーマは以下の通りです。

- Fair Competition <公正な競争>
  - 1992年にオープンスカイ条約が締結され、航空市場が自由化されました。自由市場での競争は公平であるべきですが、エミレーツ航空・エティハド航空・カタール航空などの中東キャリアは国の援助を受けて不当に有利な条件下で競争しています。主な援助として、政府から無利息での借り入れ、着陸料の免除、労働組合の禁止による労働コスト削減などが挙げられます。
- Principle Place of Business <企業の基盤場所>
  - 航空会社はその国の法律や基準に則った運航者許可証（AOC）を取得し、主要の路線の発着、航空機の所有場所、航空機のメンテナンス場所、資産投資先も一つの国または地域に定める必要があります。更に税金の納付や社員の雇用も一つの国で行うべきであり、実態のある本社を構える必要があります。単なる事務所を借り上げて、重要幹部が時折旅行のついでに集まる様な形式の建前本社は認められません。
- Atypical Employment <派遣社員>
  - 航空会社にとって運航乗務員、客室乗務員、航空整備士が安全運航の最後の砦となっているのは言うまでもありません。責任を負う判断を求められる為、責任権限を持たない派遣社員にそれらの人員を委ねることを許してはなりません。

### 3. Flag of Convenience

EUではFlag of Convenience（FOC：便宜置籍船）が大きな問題となっています。FOCは海運業界で始まったビジネスモデルですが、航空業界にも広まりつつあります。ではFOCとはどのようなものでしょうか？

「船にも人間と同じように国籍があり、登録した国の法律によって制約と保護を受けます。しかし安全基準や税務制度、船員費コストなどの内容は国によってまちまちです。そこで、より有利な条件を持つ国に便宜的に船籍を移す動きが、戦後、世界の海運国で活発になりました。これがFOCで、このような登録ができる主な国はリベリア、パナマなどです。日本を含め、ほとんどの先進海運国では、自国の船には、原則的に自国人や自国が承認する海技免状等を持った船員の乗船を義務づけています。しかし先進諸国の船員は賃金も高く、より低賃金の発展途上国海運との価格競争では不利です。こうした国籍要件等に関する規制が緩やかで、賃金の安い外国人船員を乗せられる国に船を登録することで、こういった問題を回避出来るのです。」

以上が海運におけるFOCの説明ですが、これが航空業界にも広まりつつあります。例として、ノルウェーに本社を持つ航空会社が、税率が低いアイルランドで運航者許可証（AOC）を



取得し、乗員を人件費の低い東南アジアで雇用する仕組みです。FOC で大きな問題となるのが、安全基準と労働法の問題です。低賃金で採用された契約乗員が低位な安全基準で飛ぶことも可能となる為、特に米国ではこういった航空会社の乗入れ禁止を政府に求めています。

まだこの問題は日本では起きていませんが、いずれ世界各国に広まっていくと思われます。今後はこのビジネスモデルについてのニュースを複数回に分けて発行していきますのでまずは基本となるキーワードをご理解ください。

#### 4. 各単組報告

##### <Colombia>

国内には Avianca Colombia、Copa Colombia、LATAM Colombia と LCC である VivaColombia の 4 社があります。



Avianca Colombia



Copa Colombia



LATAM Colombia



VivaColombia

AVIANCA 乗員組合員の組織率は依然 30%未満となっています。組織率の低い大きな理由が、以前から問題視されている「組合員の給与が非組合員と比べて不利になっていること」です。また、組合員は会社との協定により、理由を問わず遅延したり、燃料削減のカンパニーポリシー（ex.出発時は SINGLE ENGINE TAXI-OUT を行うが、離陸 7 分以前に残りのエンジンを始動すると罰則）に違反したりすると都度減給対象となります。このような組合員差別の改善を求めた裁判は、IFALPA の支援の結果、優位な立場となっています。

今後、会社との積極的な交渉を行いパイロットの労働環境を確立し、正当な労働条件を獲得していく方針です。また同じ境遇であったコロンビアの他の航空会社でも交渉権を持った組合が組織され、労働環境の改善に乗り出しています。このような動きは Avianca 乗員組合にとっても追い風となっています。なお、現在働いているパイロットの 30%が何かしらの軽度な病気にかかっています。これも今までの労働協定では乗員の疲労管理が軽視されており、安全を担保することに繋がらないことを示しています。（組合員は病欠を 2 日以上続けると減俸を受ける処分となります。）

##### <Brazil>

ブラジルは経済的、政治的に近年で最悪の状況を迎えています。よって航空産業への影響も大きく、国内の旅客および貨物市場は激減しています。更に失業率も増加しているものの、政府はこの問題への対応策を全く講じていません。

ブラジル政府は、2016 年 3 月に国内航空会社への海外からの投資資本の割合を 20%から 49%に引き上げました。そして更に現職の Temer 大統領はこの割合を 100%にまで引き上げ、海外

資本の企業がブラジル国内の航空産業への参入を可能とする法案を提言しましたが、これは現時点では政府により却下されました。しかし今後、現大統領がまたこの法案を提出し、政府が受け入れてしまう可能性も否定は出来ません。

現在、ブラジルと EU 間でのオープンスカイ協定を検討しており、交渉の段階に入っています。そしてブラジルと UAE の間でのオープンスカイ協定はもう間もなく署名を行う段階となっています。これによってブラジルへの乗り入れの自由を中東勢が得ることとなり、エミレーツやエティハド航空が参入してくることになります。ブラジルの航空会社は中東への路線の就航は検討しておらず、これにより一方的に中東勢が旅客及び貨物の需要を奪うこととなります。更に第3国への就航も可能となるので、国内航空会社へのダメージ及び従業員の職場領域問題にもつながる危機です。

### <U.S.A.>

ユナイテッド航空に関しては、会社の経営状況が過去最高収益となった昨年に賃金交渉を行い、全米で最高水準となっていました。その後デルタ航空が交渉の末、ユナイテッドの賃金を4%上回りました。ユナイテッド乗員組合は昨年の会社との交渉の際、他社の賃金が自分達の額より上回った場合にはそれに合わせる” Me Too (我々も同様に)” という条件を付けていました。結果としてデルタと一致する以下の表の時給を得る事が出来ました。

(年間飛行時間は 800~900 時間で、以下の時給×クレジット時間が給与になります。大まかな計算として、以下の数字を 1000 倍すると年収となります。この金額に割増手当、教官・査察手当、パーディウム等が加算されます。)

入社 1 年目 副操縦士	入社 2 年目 副操縦士	B737/A319 機長	A320 機長	B757/B767 機長	B777/B747 機長
\$89	\$134	\$264	\$276	\$286	\$342

## 5. 最後に

このように、北米や南米、欧州といった国々で MASA の問題が大きく取り上げられていることが、今回の PGA Committee で報告されました。

現在の日本国内においては、レガシーキャリアとグループ会社での運航だけでなく、LCC との資本提携といった手法を使い、一見住み分けを使ったブランド戦略が推し進められています。しかしアジアでは、Jetstar や Air Asia が既に二カ国以上の国を跨いで一つの航空会社として運航を行っており、日本国内での法的整備がなされれば、諸外国の航空経営が既に行っている経営戦略に日本国内の航空各社も飲み込まれて行くことにも成り兼ねません。

今回の PGA Committee では、そのような経営戦略に対して、私たちがいかに継続的に問題意識を持ち続け、具体的にどのように歯止めをかけていくか議論していくことの重要性が話し合われました。