



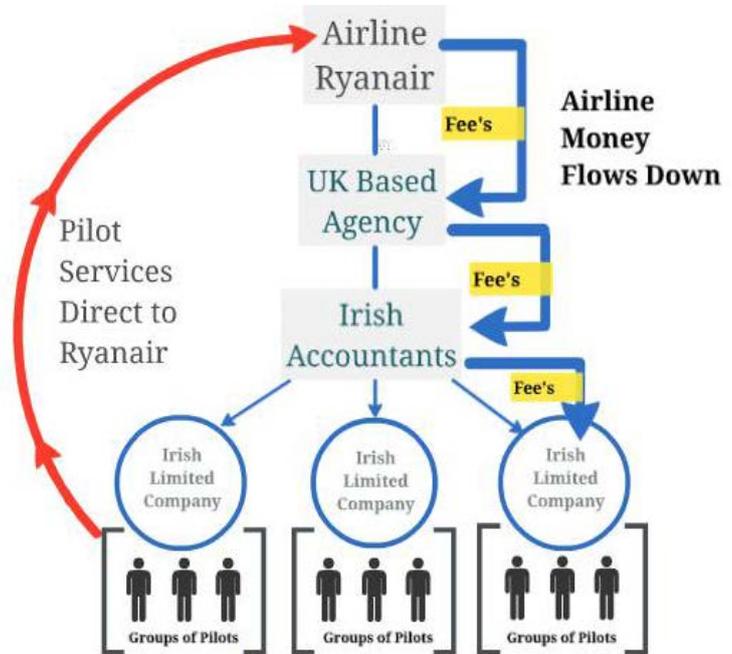
2018年 IFALPA 総会出席報告（その2）

6. パイロット派遣社員問題

ヨーロッパでは多くのLCCがパイロットの派遣雇用制度を取り入れていますが、この体系には「雇用問題」、「運航に対する責任」、そして「PAY-TO-FLY」の3つの問題点があります。それらについての具体的な内容、そしてそれに関連したRyanairへの対応について説明します。

通常のパイロットであれば、航空会社が直接の雇い主となり雇用契約を結びますが、Ryanairを含む世界にある多くのLCCは右図の様に、国を跨いだ派遣会社や会計事務所が間に入ってパイロットを採用し、雇用契約を結んでいます。

その間にある会社は大きいところもあれば、「ペーパーカンパニー」と言われる登記上設立しているだけで、事務所も無く、どこかの会計事務所が間接管理をしているものもあります。これでは雇用関係でトラブルになった場合の対応ができません。



例えば、雇われたパイロットの多くは、Ryanairが本社を置くアイルランドや派遣会社がある国にも居住していないケースが多く、これにより生じる問題は、税金、年金、社会保険の支払いです。ヨーロッパでは国によって税制制度が異なる為、派遣パイロットは本来支払う税金をどの国に払わなければならないかも分かりません。派遣会社から支給される賃金からは税金等が徴収されているにも関わらず、その派遣会社は然るべき国に収めていないことがあります。そして後から税務署に追徴課税を課せられると、その派遣会社は所詮ペーパーカンパニーである為に徴収することが出来ず、最終的には派遣パイロット個人が脱税行為と見なされ、処罰されるケースがあります。

この雇用形態における次の問題として、運航において最終的判断を行い責任を負うパイロットは派遣社員であるということ責任逃れをする者も出てきてます。これを悪天候時の運航を例に説明します。まず、天候事由でフライトがキャンセルとなった場合には賃金は支払われません。そして運航における

判断は本来機長に委ねられるはずが、乗員・機材繰り、就航率を上げる目的で悪天候でも目的地への就航を会社から指示され、もし拒否すると、翌月からの契約が破棄されてしまいます。機長が必要であると判断して追加燃料を搭載すると、経営を悪化させたとのことで翌月のスケジュールのフライトは減らされてしまい、賃金は減ってしまいます。こういった諸問題が、本来あるべきパイロットの義務や責務を果たせなくしています。

更なる雇用形態の問題は、「PAY-TO-FLY」です。これは航空運航を行う会社に乗務するパイロットに対して賃金は支払われず、逆にパイロット側が会社に訓練費用と称して対価を支払い、業務を行うものです。訓練学校で基礎訓練課程を終えた者は、ジェット機課程の訓練を受ける為に更なる費用と期間が必要となります。そこで世界の多くの航空会社は、基礎訓練を終えた卒業生を雇い、その後、会社に数年間乗務することで訓練費用を免除しています。もし途中で退社すると、訓練費用の残金を支払わなければなりません。PAY-TO-FLY 制度を導入しているヨーロッパの LCC に採用されたパイロットは、ジェット機課程の約500時間の訓練費用として、最大900万円の負担をしなければなりません。これは旅客を乗せた実機における訓練課程も含まれています。

こういった問題に対し ECA（欧州パイロット協会）は、Ryanair パイロットの各国 ALPA への加盟を求め、昨年末にアイルランド、英国、ドイツ、イタリア、スペイン、ポルトガルの各 ALPA と、Ryanair パイロットの加盟に関する協議を実施しました。また、労働者の権利を守る為に、Ryanair 社に属する多国籍のパイロットの団体として、Ryanair Transnational Pilot Group（RTPG）の立ち上げに取り組んできました。そして今総会の最中、ECA は Ryanair 社とプロトコル（議定書）を締結し、今後どの国に居住しても、公平な賃金や働き方、そして安定した正社員雇用を結べることとなりました。これが可決されたことは、ヨーロッパにおける航空の歴史上、非常に大きなマイルストーンとなります。



これは IFALPA / ECA サイドのみならず、Ryanair の経営陣がこれを認めたことも画期的な出来事でした。このことは、瞬く間にヨーロッパのビジネス誌や世界中の航空分野のトップニュースとして報じられました。

7. コロンビア乗員組合問題

ACDAC（コロンビア乗員組合）の組合長である Jaime Hernandez 氏がプレゼンテーションを行

いました。

コロンビア国内にある航空会社は AVIANCA、COPA COLOMBIA、LATAM COLOMBIA と LCC である VIVA COLOMBIA の 4 社で、国内の総乗員数は 1200 名です。AVIANCA は 2005 年、経営不振により民事再生法を適用した経緯があり、2012 年にホ



ールディング化となりました。傘下には、航空会社は中南米のパナマ、ニカラグア、ホンジュラス、コロンビア、ブラジル、ペルーの国々に存在しています。乗員数のトータルは 1700 名で、保有航空機数は 163 機あります。

コロンビアにおける乗員組合員の組織率は 50% となっており、低い組織率の大きな理由が、以前から問題視されている「組合員が非組合員と比べて不利になっていること」です。会社の狙いは組合組織を解体することでした。賃金の面では、非組合員の機長のみに対して、月収で \$2000 ドルの賃金アップを提供しました。更に教官、査察、組織長などの職は、非組合員のみには任命されてきませんでした。逆に組合員には様々な罰則制度があり、例えば出発が遅延することによって減給が科せられたり、病欠をすると欠勤扱いとなり賃金が支払われませんでした。燃料削減のカンパニーポリシーである、出発時の Single Engine Taxi-Out で離陸 7 分以前に残りのエンジンを始動してしまうと、都度減給対象となります。組合員の 3 割は何かしらの軽度な病気にかかっていることも、今までの会社の労働協定が安全を担保しておらず、いかに組合員乗員の疲労管理が軽視されているかを物語っています。(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。)このような組合員差別を脱する為に、環境改善を求めた裁判を行いました。IFALPA からの支援等もあった結果、当初は組合側にとって優位な立場となっていました。会社との積極的な交渉を行って、最重要項目であるパイロットの労働環境を確立し、明確な労働条件を獲得して、Star Alliance の安全基準を真の意味で満たしていく方針を取り



ました。また、同じ境遇であったコロンビアの他の航空会社も交渉権を持った組合を組織し、労働環境の改善に乗り出そうとしていることは Avianca にとっても追い風となっていました。しかしこのような状況が続いた為、ストライキを決行す

ることを決定し、それは 54 日間続きました。その間の労働大臣との交渉では、組合と会社の間に中立者が入って交渉を行いました。

裁判の結果、公共交通機関の運航を止めることが違法であるという理由で、ACDAC が行ったストライキは違法であると判決を下しました。そして組合の中核メンバーであった 107 名は強制解雇処分となり、更に 109 名は勤務停止を命じられました。現在も IFALPA や ILO からの支援を受け、問題解決に向けて闘っています。

8. ALPA Japan Scholarship Fund

1997 年に Japan ALPA (当時)が、ALPA Japan 新体制として IFALPA に登録された事を機に、旧 Japan ALPA からの寄付金によって設立された基金です。その目的は、財政的に厳しい状況に置かれている発展途上国等の ALPA メンバーに、安全教育を行う時の資金援助をすることです。当初 £25,000 (約 400 万円) から始まり、毎回の総会で開催される Dinner Party 時の募金を運営資金



としています。そして募金参加者が Raffle (くじ引き) を行い、スポンサー企業のボーイング、エアバス等や各国 ALPA から提供された商品が贈呈されます。今回の寄付金総額は約 70 万円でした。

今回の贈呈式にあたって、ALPA Japan は日本の伝統文化である相撲のエンターテイメントを披露しました。この催しは大変好評で、IFALPA 本部運営担当、IFALPA President、更には参加各国代表から「来年以降の継続実施」を望む声が多く聞かれました。

なお今回の催しは、2017 年 10 月に開催された IFALPA Asia-Pacific Regional 会議において、IFALPA Asia-Pacific の設立 50 年を記念して、「IFALPA 総会の Dinner party において各参加メンバーは National costume (各国の衣装) による参加」が呼びかけられ、今回 ALPA Japan メンバーは和装で参加したことから、イベントの一環としてエンターテイメントを披露したものです。

9. PLENARY (全体会議)

総会最終日には、IFALPA 役員、専門委員会委員長の改選が行われ、今回は立候補者全員が信任され、無投票当選となりました。

閉会にあたり、各 ALPA から感謝の意を表す記念品の贈呈式が行われました。ALPA Japan からは、今回の総会を主催



した地元 Luxembourg ALPA 及び IFALPA 本部への感謝の気持ちとして、日本から持参した「兜の置物」を贈呈しました。最後に、IFALPA President の閉会宣言をもって総会の幕を閉じました。

Results for Election for the period 2018 to 2020

Executive Vice Presidents (Executive Committee) – Election Results

Position	Name and Association	Nominator	Second
Deputy President	Amornvaj (Ben) Mansumitchai, Thailand	France	Canada
EVP Professional & Government Affairs	Jack Netskar, Norway	Norway	Brazil
EVP Technical & Safety Standards	Patrick Magisson, France	France	Germany

Executive Vice Presidents (Region) – Election Results

Position	Name and Association	Nominator	Second
EVP AFI/MID	Souhaïel Dallel	Tunisia	Algeria
EVP NAM	Michael Geer, USA	USA	Canada
EVP EUR	Otjan de Bruijn, Netherlands	Netherlands	France

REGIONAL VICE-PRESIDENTS – Election Results

Position	Name and Association	Nominator	Second
AFI/North	Sabreddine Salaa, Algeria	Algeria	Tunisia
AFI/East	Samir Ahmed, Kenya	Kenya	Lebanon
ASIA/West	Shavantha Pedris, Sri Lanka	Sri Lanka	Bangladesh
CAN/Arctic	Peter Black, Canada	Canada	USA
CAR/West	Francisco E. Gómez Ortigoza, Mexico	Mexico	Cayman
MID/West	Ika Brandt, Israel	Israel	Tunisia
SAM/North	Diana Martinez, Colombia	Colombia	Panama
SOP	David Griffin, New Zealand	NZALPA	AUSALPA
US/CEP	Ron Hay, USA	USA	Canada

COMMITTEE CHAIRMEN – Election Results

Position	Name and Association	Nominator	Second
Accident Analysis & Prevention	Ariel Shocrón, Spain	Japan	France
Administration, Membership & Finance	Johan Kotze, South Africa	South Africa	AUSALPA
Air Traffic Services	Paul Vissers, Italy	Italy	USA
Dangerous Goods	Scott Schwartz, USA	USA	France
Professional & Government Affairs	Hilario Castillo-Chavarri, Mexico	USA	NZALPA
Legal	Oliver Sellmann, Germany	Germany	USA

来年（2019年）のIFALPA総会は4月にドイツ ベルリンで開催される予定です。

以上

