

航空産業の便宜置籍



「しかし今回は50年前とは異なり、国際航空の分野がわずかにでも便宜置籍へ移行していくとしたなら、その結果がどれほど過酷なものになるかの知識と経験を我々は有している」

アラン・マンデルソン、ジョージタウン・ロースクール（2014年）

10年以上前にITFが航空産業における便宜置籍（FOC）について初めて警告を発した際、心配性だとして一蹴された。このまま自由化と規制緩和が無制限に続いていけば、便宜置籍（FOC）の利用という点で、航空産業が海運産業に続く可能性があるという懸念をたわごと考える向きもある。

ITFに加盟する航空労組は、誇り高くもこの例外であるが、業界の大半がこの「根拠のない」懸念を無視することとした。結局のところ、民間航空は安全の面で強く規制されている、またむしろ規制が強すぎるので根本的な自由化を急速に進める必要があるというのが彼らの言い分だ。

残念ながら、ITFが正しかったことは時が証明してくれた。自由化と規制緩和により、航空会社は安全監督基準が国際的に合意された水準を満たしていない国に会社と航空機の両方を登録することが可能になっている。

今日では、グローバルレベルの業界規制団体の国際民間航空機関（ICAO）が航空業界にも便宜置籍が存在することを認識するに至った。

「便宜置籍」という言葉は欧州委員会（EC）と業界団体の国際航空運送協会（IATA）でも同様に使われている。2006年、IATAの事務総長兼CEOのジョバンニ・ビシナーニは、「安全を重んじる産業に便宜置籍の出番はない」と語った。

ICAO は航空産業の安全が便宜置籍慣行

によって脅かされる事態を緩和するための方策を導入した。

ICAO、EC、IATAは「便宜置籍」という言葉を使っているが、国際海事機関（IMO）は公式にこの言葉を使っていない点は興味深い。

これはつまり、航空産業の全てのステークホルダーが今やその危険を認識し、それによってもたらされ得る問題に取り組んでいるということ、つまり、航空労組が警戒する必要はないということなのだろうか？残念ながら、そうではない。そのような考えることは余りにも楽観的であり、独りよがりというものだろう。

ICAOはグローバル航空産業における便宜置籍（FOC）慣行には次の2種類あるとしている：

- 適切な監督を確保するために、一般に登録国と運航者の国の間で行われる取り決めで、財務上の理由で行われているもの。
- 経済的または技術的監督がゼロか、殆ど存在しないというシステムを「利用して」いるもの。

ICAOは2つ目のグループは「深刻な安全上の懸念」を生んでおり、対策が必要だと述べている。ICAO はまた、便宜置籍慣行という言葉はこの2つ目のグループにのみあてはまるとしている。

ICAOは既に導入された対策で航空産業のFOCが生み出すリスクを最小限に抑え

「自由化と規制緩和により、航空会社は安全監督基準が国際的に合意された水準を満たしていない国に会社と航空機の両方を登録することが可能になっている」

航空産業の便宜置籍



るのに十分だとしており、依然として、「主な事業ベース」などの言葉の正確な定義や、航空機がリースされていて、管理者というより所有者が別のところに所在している場合など、解決しなければならない問題は多いと認識している。航空機が登録国さらに（あるいは）運航者の国と異なる国を拠点としているか、異なる国から運航されている場合の国家間の「説明責任系統」を簡素化することもまた、作業が必要な分野と見なされている。

2006年、一定の国が航空運航許可証を疑わしい航空会社に対して発行するという便宜置籍慣行を根絶する目的で、欧州連合が航空会社のブラックリスト化を開始した。

米航空当局（FAA）は他国の安全管理の監査も行っており、監査の結果次第で、米国への乗り入れや米国内での飛行を拒否したり、許可を取り消したりすることができる。

「オープンスカイ政策」のもとに自由化が成長を続ける中、航空労組にとって極めて重要な問題は、世界レベルで統一した安全管理を維持できるのかということだ。

別の言い方をすれば、既に導入した対策だけで航空労働者の労働条件を守り、さらなる社会的（賃金の）ダンピングを阻止するのに十分なのだろうか？

このモジュールで紹介していくケーススタディによって、航空労組はこうした極めて重要な問題にきちんと対応していく準備ができるようになる。

ICAOや他の団体の航空のFOCの定義は余りにも狭く、問題の社会的な側面を考慮していない。

ICAO、EU、FAA、IATAのいずれも、航空会社が事実上、自社の収益確保にとって最適な労働法制を「選り好み」することができるようになる事態を純粋に懸念しているわけではない。これらのケーススタディから判明した通り、ディーセントな（人間らしい）労働基準を犠牲にして便宜置籍慣行を導入しようとする航空会社が存在する。

労働者の賃金や条件を基準以下にする航空会社は、世界の他の地域の航空労働者の基準も脅かすことになる。

このモジュールはグローバル民間航空産業でFOC慣行が拡大することに起因する直近のまた、長期的な危険性についてITFの民間航空加盟労組の意識を向上することを目的としています。

航空産業の便宜置籍



「しかし今回は50年前とは異なり、国際航空の分野がわずかにでも便宜置籍へ移行していくとしたなら、その結果がどれほど過酷なものになるかの知識と経験を我々は有している」

アラン・マンデルソン、ジョージタウン・ロースクール（2014年）

「リサーチの結果、驚くべき航空のFOC慣行のパターンが明らかになった」

2013年5月、ITF民間航空部会はUPSで働くパイロットの代表者と非公式の会合を開いた。ITFは未組織のトルコの航空貨物会社、MNGと、そのスロベニアの関連会社、ソリンエアのリサーチを行うよう依頼された。

リサーチを行った結果、驚くべき航空のFOC慣行のパターンが明らかになった。

ソリンエア（SOP）はスロベニアを拠点とする航空会社で、リュブリャナ国際空港とポルトロズ空港をハブとしており、ケルン、ボン、ヨハネスブルクを第2のハブとする。3種類の機材を所有している。

親会社はトルコ所有のMNG航空だ。MNGは2008年にソリンエアを買収したが、これはEU諸国を拠点とする航空会社を買収することで、EUオープンスカイ政策を利用しようとしたからだった。他のトルコの航空会社と同様、MNGもトルコの航空市場に設けられている保護の恩恵を受けている。

ソリンエアは主にUPSやTNTといったロジスティクス会社に向け、チャーター貨物サービスを提供している。また、航空学校も所有し、この学校では自家用（PPL）や事業用（CPL）を含め様々な技能資格が取得できる。

2011年4月9日、ソリンエアは新たに獲得したもとMNGのボーイング737-4K5

S5-ABV (msn 24128)を使って貨物輸送サービスを開始したが、スペイン所有のレイヨンエア（Layonair）の外装を使った。レイヨンエアはもともとモーリタニアの航空会社で、2010年4月にカナリア諸島で設立された。イベリア貨物社の名で運航されるラスパルマスとマドリッド・ハラハスを結ぶサービスが2011年4月6日に開始した。

2012年12月、DHL航空事業部の南アフリカ部門が、B737-4K5F (msn 24128/S5-ABV)を使ったウェットリース契約をソリンエアに与えた。それ以降、ナイジェリアの航空会社、エアストリーム・カーゴ社はラゴスから同機を運航しているが、同機はソリンエアからリースされ、アキシムエアのコールサインを使っている。

トルコ、スロベニア、ナイジェリア、スペイン、アラブ首長国連邦（UAE）、モリシャスが比較的小規模の航空会社が所有する少数の航空機の運航に何らかの形でかかわっている。

つまり、海事産業のFOC制度に類似する、目がくらむほど複雑なビジネス関係が存在している。これらの航空会社は未組織なので、こうした情報も主に2次の情報源から得ているため、複雑性の全容を捉えきれていない可能性もある。

航空産業の便宜置籍



「しかし今回は50年前とは異なり、国際航空の分野がわずかにでも便宜置籍へ移行していくとしたなら、その結果がどれほど過酷なものになるかの知識と経験を我々は有している」

アラン・マンデルソン、ジョージタウン・ロースクール（2014年）

ケーススタディ: ジェットスター

背景情報は？

オーストラリアの国内線で働く外国人キャビンクルーは就労ビザ457を取得する必要がある。その際、使用者はその職にオーストラリア人を就かせることができないことを証明しなければならず、また、外国人を使うからと言って賃金を低くすることもできない。だが、ジェットスターは特別ビザ（SPV）発給制度の抜け穴を利用して、タイを拠点とするキャビンクルーを雇用することができた。こうして、オーストラリアの航空会社は国内線に乗務する外国人クルーにオーストラリア人と違う賃金を支払うことができる。国内線フライトに国際線フライト番号をつけることでこれが可能になった。例えば、アデレード発メルボルン行き、シドニー行き、ブリスベン行きなどのフライトに国際線の番号をつけるということだ。一部の乗客はその後、国際線に搭乗するかもしれないが、そうでない乗客もいる。こうしてオーストラリアの賃金と労働条件が蝕まれている。過剰に長いシフト時間が疲労や疲労に関する安全面の懸念を生んでいる。

企業の戦略は？

ジェットスターはナショナルフラッグキャリアのカンタス航空が所有しており、子会社のツアー・イースト・タイランド社を通じてタイを拠点とするキャビンクルーを雇用している。同社の戦略は、オーストラリアで実施されている、休憩時間、賃金、その他の職場に関する法律の厳格な条項を回避しようというものだ。2011年、ジェットスターは連続の長距離

フライトによって疲労が蓄積しており、休憩時間も十分取れず、食堂設備も質が悪く、オーストラリア人クルーには条件の悪いシフトを選択しない権利があるのに対し、タイ人クルーにはそのような選択権がないといった不平等があると苦情を従業員から受けた。

ジェットスターのこのような不当慣行が公になった。オーストラリア放送社のレイトラインという番組の中で、ジェットスターの従業員は無規制の労働時間と低賃金の問題を抱え、解雇や退職の際、場合によっては過度の多額の罰金を徴収されることなどが取り上げられた。ジェットスターのタイ人キャビンクルーには有給の病気休暇がなく、年次休暇もオーストラリア人クルーの半分しかもらえていなかった。また、この番組によると、「タイを拠点とするクルーが契約より前に辞めたり、解雇されたりした場合、最高基本給の4.5倍を強制的に返金させられる」

2012年、オーストラリアの職場法の遵守を監督する政府機関のフェアワーク・オンブズマン（FWO）によるジェットスターとバリユースター¹に対する訴訟が開始した。FWOはジェットスターとバリユースターがタイで雇用したキャビンクルーの賃金を場合によっては、最低でももらうべき賃金の半分くらいまでに低く抑えていると主張しており、このような慣行を禁止し、外国人キャビンクルーにも2010年オーストラリア航空キャビンクルー法廷最低賃金に従って賃金が支払われるよう担保しようとしている。この訴訟はまだ継続中だ。シドニーの連邦裁判所で弁論は終了したが、2014

1/バリユースターはシンガポールを拠点とするLCCで、2005年にジェットスター・アジアと合併したが、バリユースターのエアラインコードを引き続き使いながらシンガポール・レイクネシア間のサービスを提供している。シンガポールを拠点とする航空会社の株式の過半数はシンガポールが所有しなければならないとする法律上の理由により、バリユースターは、シンガポールの投資会社、ウェストブルック・ホールディングス（51%）とカンタスグループの子会社、ジェットスター・アジア・ホールディングス（49%）が分割して所有している。

航空産業の便宜置籍



年5月16日の時点で判決は出されていない。ITFに加盟するオーストラリア運輸労組（TWU）は本件の行方を興味深く注視している。

組合の対応は？

TWUはジェットスターやバリューエアに関する情報を収集したり、解説記事を投稿したりしてきた。タイ人の客室乗務員に、オーストラリア滞在中に接触するのは困難だが、TWUを通じて、タイを拠点とするキャビンクルーの体験を検証することができた。2012年5月、TWUとオーストラリア国際パイロット協会（AIPA）は、記者発表やマスコミのインタビューを通じて、FWOの訴訟を支援することを発表した。以降、TWUは、カンタスやジェットスターの従業員処遇をめぐる様々な問題に関する幅広い運動の一環として、論評や解説記事を発表し続けている。TWUの見解は、「オーストラリ

アの仕事とオーストラリアの権利—つまり、オーストラリアで仕事をするなら、オーストラリアの賃金・労働条件が適用されるべきだ」というものである。

FWOの訴訟は係争中のため、TWUは本件に直接関係する行動は起こしていない。TWUの次のステップは

- FWOの訴訟の結果を待ちながら、タイを拠点とするキャビンクルーからの証拠集めを継続する
- ジェットスターとバリューエアをターゲットにした運動の実現可能性を検討する
- 外部からどの程度の支援が必要か、支援してくれる組織はどこかを検討する



ジェットスターモデルが組合にとって危険な理由は？

- FOC慣行はその国の航空労働者の賃金・労働条件を切り下げる可能性がある
- 同様に、他の多くの国の航空労働者の賃金・労働条件にも直接的・間接的な圧力をかける可能性がある
- FOCは徐々に航空業界の通常慣行となりかねない
- FOCの蔓延と共に、航空労組は組合員と影響力を失いかねない
- FOCの制度化は空の安全を脅かす可能性がある

貴国の航空会社はFOC慣行を取り入れているか？

- 貴国の航空会社は外国人労働者を雇用しているか？
- 貴国の航空会社は機材を他国に登録しているか？
- 外国の航空会社が機材を貴国に登録しているか？
- 有期雇用であれ、正規雇用であれ、人材紹介会社を通じて雇用されている航空労働者はいるか？

航空産業の便宜置籍



「しかし今回は50年前とは異なり、国際航空の分野がわずかにでも便宜置籍へ移行していくとしたなら、その結果がどれほど過酷なものになるかの知識と経験を我々は有している」

アラン・マンデルソン、ジョージタウン・ロースクール（2014年）

ケース・スタディ： ノルウェー・エアシャトル

背景情報は？

2012年、ローコストキャリア（LCC）のノルウェー・エアシャトル（NAS）は、欧州史上最大の機材発注を決定した。欧州のLCC大手、ライアンエアやイージージェットに対抗すべく、ボーイング機やエアバス機、計222機を総額100億ドルで購入する計画だ。

急成長を遂げるNASは、北欧の厳しい規制や高い人件費・租税を回避するために、FOC慣行を取り入れている。そのFOC慣行とはどのようなものなのか？

- 機材の拠点をスペインとロンドンのガトウィック空港に。
- スペインとロンドンでスタッフを採用。
- リスボン（ポルトガル）に本社を置くハイフライ航空からウェットリース。
- 事務部門はラトビアに設置。
- IT部門はウクライナに設置。
- アジア路線はバンコク発着。バンコクのスタッフを現地の労働条件で採用。
- シンガポールの人材紹介会社、エアクルーアジアを通じて、アジア路線のパイロットを採用。機材はEASA（欧州航空安全局）の規制を受けるため、乗員は欧州で免許を取得。NASはバンコ

クを「第二の」拠点と呼ぶ（タイの法律は、外国の航空会社に雇用される乗員がタイを拠点に乗務することを認めていない）。

- 機材は「EI-LNA」または「EI-LNB」としてアイルランドに登録。
- 米国のJFK国際空港にクルーの拠点を設置。フォート・ローダーデールを拠点とするキャビンクルーを募集・訓練。

このように、NASは厳しい規制を回避するために、多数の国（スペイン、ポルトガル、ラトビア、ウクライナ、アイルランド、タイ、米国、シンガポール）と関係している。

NASにとっての利点は？

人件費を抑えることができる。スペインの経済危機は深刻だ。失業中のスペイン人キャビンクルーを低賃金で雇い、ノルウェーの国内線に乗せる。雇用契約書には具体的な職務は記載されていないため、スペインの平均的なキャビンクルーの賃金と比較して、安く雇うことができる。実際、これらのキャビンクルーの多くは、契約期間中、ノルウェーの国内線やスカンジナビア諸国出発便のみに乗務している。

最近の調査によると、これらの国の主要都市の賃金レベルは次の通り。

「ノルウェー・エアシャトルは、北欧の厳しい規制、高い人件費・租税を回避するために、FOC慣行を取り入れている」

航空産業の便宜置籍



「ITF加盟の

Parat労組は、航空業界のFOCに強く反対し、NASの移民法改正要求を退けるよう、ノルウェー政府に圧力をかけている」

都市	賃金総額レベル
オスロ	119.1
バルセロナ	59.6
リガ	24.2
バンコク	14.6
キエフ	10.5

NASの戦略は、遠方の安価な国で従業員を採用することに止まらない。ノルウェー政府に労働法の「改正」をも要求し、さもなければ、より多くの機材をノルウェーからシフトさせると脅している。

NASの戦略は？

2000年代半ばに燃料価格が上昇し、他のLCC（ライアンエアやイージージェット）との競争が激化した際、NASのBjorn Kjos最高経営責任者（CEO）は、生き残りのための唯一の道は、燃料効率の良い機材を大量購入し、規模の利益を活かしながら、いくつかの機材を低コスト国を拠点に運航することだと述べた。

2013年4月、NASは、長距離機材をアイルランドに登録することを検討中であると発表した。安価なアジア人キャビンクルーの採用を禁じるノルウェーの法律を回避するためだ。

NASは、ノルウェー政府に移民法の改正も要求している。アジアの賃金・労働条件を適用させるために、欧州以外を拠点とするクルーを乗せて、ドリームライナーを運航するためだ。これはつまり、乗務員の労働条件や休息に関して、EU加盟国の規制が及びにくくなることを意味する。NASは、移民法の改正により、3

カ国のキャビンクルーの活用を狙っている。

組合の対応は？

ITF加盟のParat労組は、航空業界のFOCに強く反対し、NASの移民法改正要求を退けるよう、ノルウェー政府に圧力をかけている。

Paratのヴェガルド・エイナン副委員長は、「NASがノルウェー以外の欧州、恐らくスウェーデンで、アジアの労働条件を適用させる計画を進めていると発表したことについて、強く懸念している。航空会社がオープンスカイ協定のメリットだけを享受できるようになれば、米国でもEUでも、労働条件や安全性に深刻な影響が及ぶだろう」と断言する。

Paratは、NASが路線を開設した北欧や米国の組合に警告を発している。これらの国の組合は、NASの計画を阻止するよう、各国政府に圧力をかけている。

2014年2月、アイルランド航空当局は、ダブリンを拠点とするNASの子会社、ノルウェー・エア・インターナショナル・リミテッド（NAI）に運航許可証を発行した。これに伴い、NASの長距離路線の運航はNAIが行うこととなる。そのため、の経営・管理機能も既にダブリンに設置されている。

アイルランドには、アメリカ人やアジア人の乗務員の活用を認める特別な規定が存在する。本稿執筆時点において、NAIは米国運輸省（DOT）からの「外国航空運送事業許可証」の発行を待っている段階だ。許可証を獲得できれば、EUと米国

航空産業の便宜置籍



のオープンスカイ協定の下、EU全加盟国と米国を結ぶ路線の運航が可能となる。一方、米航空パイロット組合（ALPA）、米労働総同盟・産別会議（AFL-CIO）、Paratは、労働者を代表して米国の公聴会に出席し、NAIがオープンスカイ協定を本来の目的を超えて乱用し、労働者

の権利を侵害しようとしているとして、許可証を発行しないようにDOTに助言した。

これらの動向を全て考慮すると、Bjorn Kjos氏が「嫌われても構わない」と繰り返し発言していたのも頷ける。



NASモデルが組合にとって危険な理由は？

- ・ FOC慣行はNASの既存の従業員の賃金・労働条件に一層の圧力をかける可能性がある
- ・ 同様に、他の多くの国の航空労働者の賃金・労働条件にも直接的・間接的な圧力をかける可能性がある
- ・ FOCは徐々に航空業界の通常慣行となりかねない
- ・ FOCの蔓延と共に、航空労組は組合員と影響力を失いかねない
- ・ FOCの制度化は空の安全を脅かしかねない

貴国の航空会社はFOCを利用しているか？

このケース・スタディーは、航空業界で広がりつつある傾向を背景としているが、貴国の状況はいかに？

- ・ 貴国の航空会社は外国人労働者を雇用しているか？
- ・ 貴国の航空会社は機材を他国に登録しているか？
- ・ 外国の航空会社が貴国に機材に登録しているか？
- ・ 有期雇用であれ、正規雇用であれ、人材紹介会社を通じて雇用されている航空労働者がいるか？