



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.24 No. 27 - 79

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

= 解説 =

日乗連ポリシー(案)

「民間航空の軍事利用と民間航空乗務員の軍事動員」

< ポリシー(案)を各項目ごとに補足の説明を行います! >

民間航空機の軍事利用および民間航空の乗務員の軍事動員に関する日乗連ポリシー(案)について、第4項の「法律」と第5項の「定義」を除く、第1、2、3項項目について、補足説明を行います。予想される質問についてはQ&Aを加えていますので参考にしてください。

< 第1項「民間航空機の軍事利用並びに

民間航空の乗務員の軍事動員に関する立場と政策」の補足説明 >

第1項の「民間航空機の軍事利用および民間航空の乗務員の軍事動員に関する立場と政策」はポリシー(案)の骨格となる、日乗連とその構成員の立場と政策に関する大原則を確認した部分です。基本となる第1項「立場と政策」の基に、第2項で国、並びに第3項で事業者・使用者が実行すべき政策と責任を、労働者側から見れば具体的実現要求としてあげています。

第1項の「1.1 社会的な立場と責任」は、憲法並びに国際民間航空条約と航空法に、また、これまでの「有事法制」に関連する取組みや声明などで日乗連が確認してきた事項に沿うように、日乗連、または、その構成員の「社会的な立場と責任」を確認する今回のポリシー(案)の骨格となるものです。

そして、「1.1.2 民間航空の濫用から、社会の平和と航空運送の安全に対する脅威を排除する」は第2項の「航空機の地位の決定」に、また、「1.1.3 国際民間航空条約の適用を受けない、または適用を受けないおそれのある航空運送には従事しない」は第3項の「民間航空の乗務員の労働契約」に関するポリシー(案)の前提にもなっています。

第1項の「1.2 民間航空機の軍事利用」は「民間航空機自体が」、「1.3 民間航空の乗務員の軍事動員」は「民間航空の乗務員が」、「1.4 民間航空の運航への軍隊の侵害」は「民間航空の産業・運航が」、と具体的場面にわけて、軍事利用または軍事動員に直面した場合に我々はそのような判断を下し行動するのか、そのための基本を確認する部分です。

国際民間航空条約は、国の航空機の運航と民間航空機の運航を区別することを規定で定めていますが、条約締結国の国情や憲法等の法体系の違いもあり、国の航空機の運航に民間航空機が、民間航空の乗務員が、民間航空産業がどのように関与するのか、または協力するか否かについては定めていません。

従って、第1項の「立場と政策」において、日乗連として、これを構成する我々乗務員の判断や行動を決定するための基本を確認することで、私達日乗連を構成する民間航空の乗務



員は、民間航空機については「民間航空機を軍事利用することに強く反対する」「国の航空機の運航には協力しない」こと、民間航空の乗務員については「強制的な軍事動員は一切認めない」こと、民間航空産業については「兵員や軍事物資の輸送に反対」し「国の航空機とみなされる運送を民間航空産業に持ち込ませないこと」を大原則として確認します。

これらは軍事に係わる具体的な問題に遭遇したときに、個々の乗務員がどのように対処するか の指針にもなるもので、このポリシーに従ってなされた個人の乗務員の判断と行動が尊重され、組織として当該乗務員を保護するために、国と使用者・事業者に対してその実現を求めていくこととなります。

< 第1項「立場と政策」に対するQ&A >

Q.1: 「軍事利用」や「軍事動員」って何ですか？

用語を定義する必要はありませんか？

現在国会で論議されている状況からもわかる通り、「軍事」ということ自体が言葉の使い方で翻弄されており、時代の流れの中で変化しています。従って、現時点で「軍事利用」や「軍事動員」について明確に定義することは困難であるとともに、今後の状況と推移に応じて判断することが必要です。こうした理由から、現時点ではあえてこれらの用語について定義していません。

同様の観点から、1.1.3の「...適用を受けないおそれのある」や1.2.1、1.3.1~3の「...軍事とみなされる」、1.4.2の「国の航空機とみなされるおそれのある」についても、その都度実態および詳細を把握した中で判断します。また、緊急の場合には乗務員のそれぞれが判断することも必要になりますが、その判断の基本となるのが1.1「社会的な立場と責任」です。

Q.2: 1.4の「兵員」とはどういう状態を指すのですか？

私達が自衛隊法や関連する法律を、また防衛庁等の関連省庁の内規類を完全に掌握し、理解することは極めて困難であるということ、また、これら法律や規則類の改変が試みられていること等の事情と理由から、今回のポリシー(案)は「兵員」についても定義していません。

では、どうするかといえば、その都度の事実と実態を把握する中で、移動する、輸送される者の持った「目的」と「態様」から1.1で確認する「社会的な立場と責任」に照らして、兵員か否かを判断することとなります。

例えば「兵員」輸送に相当すると考えられる状況として、軍事行為にかかわる目的で、国の指示の下にもと行動する者である場合、軍事目的で、自衛隊や他国軍が制服や迷彩服を着用し移動する場合、等があげられます。この他にも、集団で移動する場合や個別に私服で搭乗する場合、本来自衛隊員が現防衛庁以外の所属省庁に一時的に籍を移した状態や身分で行われる場合等、様々なケースが予測されます。

また、「軍事物資とみなされるもの」についても同様に、兵器であることが明らかな場合は軍事物資の輸送とみなされますが、紛らわしいケースについては前述同様に目的と態様等に照らした対応と判断が必要となります。当然のことながら、現在の航空法に従えば機長権限により、機長が出発前に積載物について「安全性が確保できない」と判断すれば取り降ろしが可能です。しかし、難しい判断が要求される今後に備えて、過去に経験したケースや今後発生するであろう様々なケースについて、その都度議論を行い日乗連として細則を整備すること等、判断基準を明確にするための取組みは引き続き必要となります。

Q.3: 自発的に国の航空機の運航に協力したいという場合は、

どのように対処するのですか？

「有事法制」等の取組みでも明らかにしてきたように、現在の日乗連の基本的な立場は、本邦の民間航空機に、民間の乗務員に、民間航空産業に、軍事行為が持ち込まれることに反対し、これを規制しようとするにありま す。そして、これらを行う場合には国の航空機として明確に区別することを求めているのです。

政府専用機や自衛隊による、これらの運送に言及してはしません。また、当然のことながら憲法で保障された個人の職業選択の自由を制限することでもありません。従って、個人が国との関係において自発的に政府専用機や自衛隊機にかかわる国の業務に従事することまでは制限していません。

しかしながら、民間航空の乗務員がその民間の乗務員としての身分や地位を保持したまま、国の航空機の運航に、軍事行為に従事することは、その事実の社会的な受け止められ方によっては、その他の乗務員ひいては利用者・国民の安全に影響を与えかねないということを考えれば、1.3.3で確認する「民間航空の乗務員がかかわる行為は、反対の立場」を取ります。こうした理由から、今回のポリシー(案)には、民間航空の乗務員がその民間の身分を放棄してまたは資格をすてた上で、これら行為を行うことについては言及していません。

Q4：避難民輸送の場合などはどのように考えたら良いですか？

今回提案するポリシー(案)は民間航空機や民間航空の乗務員の、そして民間航空産業の軍事利用や軍事動員に関するもので、避難民等の民間人の輸送に関するポリシー(案)ではありません。従って、質問の避難民等の輸送に関して私達がどのように判断して行動するのは決めていません。

日乗連では民間航空の軍事利用とは別に、質問にあるような場合や、政変や破壊活動等の不測の事態により突然戦闘状態に巻き込まれた場合等、運航の安全が脅かされ利用者や乗務員に被害や損害が発生する可能性のある運航に関するポリシーについても確立する必要があるとの認識を持っており、今後も皆さんの声を集めながら取り組めます。

< 第 2 項 「航空機の地位の決定」に関する補足説明 >

第 2 項の「航空機の地位の決定」は国際民間航空条約の定めに従い、民間航空の運航と国の航空機の運航を区別するための基本となる規定を 2.1 で、2.2 では 2.1 の規定に基づいた航空機の指定の具体的な制限を、そして 2.3 では 2.2 の制限を誰がどのように決定し責任を持つのかその手続きについて定めています。

「航空機の地位」については、第 1 に民間と国の航空機を明確に区別すること、第 2 にその区別する基準は国際民間航空条約の規定に従うこと、第 3 にその決定は国及び関係機関が責任を持って行うことを求めています。

2.2 では、国の航空機には国際民間航空条約で民間航空機に与えられる運航上の安全に対する保護は与えられないのであるから、「航空運送事業者並びに民間航空の乗務員によって運航される全ての航空機を、国の航空機として指定してはならない」との規定を定めています。また、国際民間航空条約第 3 条の 2 に則り、「民間航空機を条約の目的に反する目的で使用することを禁止」し、且つ、そのための「必要な措置を講じる責任は国にあること」を明確にすることにより、民間航空の濫用を防ぐためのより厳しい制限を加えています。即ち、民間航空機の国の航空機としての指定禁止、並びに民間航空産業への軍事行為の持ち込み禁止という 2 つの禁止の実現です。

2.3 に関連しては、前項 1 の「立場と政策」に関する Question 2 の最後で説明したケースや、2.2 の「国の航空機とみなされるおそれのある行為」等、航空機の地位について疑義が生じた場合には協議を行うことを求めており、こうした場合は日乗連も国又は関係機関と協議することになります。

< 第 3 項 「民間航空の乗務員の労働契約」に関する補足説明 >

第 3 項の「民間航空の乗務員の労働契約」では、憲法並びに労基法で保障された労働に関

する権利並びに規定に基づき、私達民間航空に働く運航乗務員が各航空会社との間で確認しておかなければならない、労働契約上の業務の制限について定めています。国の航空機の運航には従事させられないことは当然のことながら、労働契約上の労務提供義務の範囲を明確に制限することで、国の航空機の業務には従事させられないという契約関係にあることを、使用者と確認することを求めるものです。

3.1 項では、民間航空の乗務員は労働契約を結ぶ航空会社の航空機に乗務する、又は、これに関連する業務に従事するという労働契約関係にあるという1.1.3に基づく原則を初めに確認しています。次に、3.2 項は、3.1 項のポリシー(案)に沿った労働契約上の確認も含めて、運航乗務員が第 1 項の「立場と政策」に従い行動した時に、これによって生ずる可能性のある全ての不利益を受けることのないよう、労働契約上の雇用と経済的地位を含む身分保証を締結し、これを文書により確認するよう求めています。

続いて 3.2.3 と 3.2.4 の関係について補足説明します。3.2.3 は ALPA Japan 又は労働組合と事業者・使用者との集团的契約関係において、そして、3.2.4 は労働者個人と事業者・使用者との個別的契約関係において、二重に 3.1 並びに 3.2.2 に定める労働契約にあることの確認を求めています。これは以下に述べる理由から極めて重要な意味を持っています。

事業者・使用者に対しては、3.2.3 の労働組合と事業者・使用者との集团的契約関係において、口約束ではなくきちんとした「書面で明記し、捺印し、残すこと = すなわち労働協約とすること」が第一の出発点です。しかし、事業者が 3.1 の規程に反する国からの要請や命令を受諾せざるを得ない状況に追い込まれた場合等の切迫した事態を想定したとき、集团的契約関係だけでは契約の効力は万全とはいえません。また、現在進められている企業再編の中での集团的労使関係の変化にも対応する必要があります。

この場合に想定される代表的対応として、第一に、労働協約の法的効力を否定する行動が考えられます。具体的には労組法 2 条の要件を満たしていないから、組合と会社と署名捺印した書面でも労働協約の法的効力は発生しないので無効であるとする対応です。第二に、労働協約は法的に有効であるから業務命令は行えないが、期間の定めのない協約であるから 90 日前に解約して、協定を破棄してしまえば業務命令で軍事動員できるとする対応が考えられます。これらの理由から、3.2.3 の組合との労働協約に加えて、3.2.4 の個別の労働契約を書面で確認し、二重の関係を作り上げておくことが必要となります。

整理すると、労働協約締結のない労働組合形態にある場合、労組法 2 条の要件を満たしているかどうかの攻撃を避ける場合、労働協約の解約による労働契約の一方的変更を受けた場合にも、労働者個々人の書面による労働契約が法的に有効に残る仕組みをつくり上げておく必要があるのです。さらに、切迫した事態も予想される中で、運航乗務員にとって重要な労働契約が解約される、または更新されない事態も想定して、この労働契約の有効期限を定めていないという点にも重要な意味があります。

誤解の無いように付け加えますが、3.2.4 の個別契約条項は、各労働組合を通じて進める手続きであり、集团的契約の法的隙間をうめるために行うもので、ALPA Japan が直接乗務員個人に、会社と自由な労働契約の締結を結ぶよう求めているものではありません。

< 皆さんの質問や意見をお寄せください！ >

今回提案するポリシー - (案)については、今後皆さんからの質問や意見をもとに更に検討を加えて、日乗連の決議機関の決定を経て、日乗連ポリシーとして確立されることとなります。

日乗連は、必要に応じて更に解説や説明を行います。ポリシー(案)に関する意見や質問、感想等は各乗員組合または日乗連で受け付けていますので、皆さんの声をお寄せください。