



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.03.26

No 26 - 47

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

E-mail:office@alpajapan.org

航空産業の自由化が

我々に与える影響は？

IFALPA は ICAO に対し問題点を指摘し、検討を要請しました！

ICAO は 3 月下旬、モントリオールにおいて、航空産業の自由化について話し合う”Worldwide Air Transport Conference”を開催します。IFALPA は、President Captain Ted Murphy, Captain Dennis Dolan PVP(Principal Vice-President / Professional Affairs)、Giancarlo Crivellaro, General Secretary of the ECA(European Cockpit Association)、Seth Rosen, IFALPA Industrial Advisor 合計 4 名の最高レベルの代表団をこの会議に送るとともに、航空産業の自由化が航空業界に従事する労働者に及ぼす影響について問題点を文書にまとめ、この会議で検討してもらおうよう ICAO に要請しました。また ALPA Japan は IFALPA よりこの会議に参加する各国の行政にブリーフィングするよう要請されたため、航空局国際航空課を訪問しこの意見書についてブリーフィングを行いました。

以下 IFALPA の意見書を添付いたします。

世界航空輸送会議：自由化に向けた挑戦と機会

モントリオール 2003 年 3 月 24 日 ~ 29 日

国際航空輸送の自由化に関連して考慮されるべき

労働者政策および社会政策の問題

(国際定期航空操縦士協会連合会提出)

1. はじめに

1.1. 国際定期航空操縦士協会連合会 (IFALPA) は、定期航空操縦士が組織する 92 の個別の国内協会から構成される国際的連合会です。IFALPA は全体として世界の殆どの主要航空会社に勤務する操縦士を代表しています。IFALPA は 1948 年に ICAO のオブザーバーとして認められ、その後、1960 年には航空航法委員会の恒久的オブザーバーとして認められました。このオブザーバーの資格で、IFALPA は実質的にすべての ICAO の技術的規定および基準の制定に参加し、世界の最も安全な輸送システムの形成になくてはならない存在としてその役割を果たしてきました。極めて重要なことは、この会議で提案されるいかなる規制上の変更も、輸送システムの安全性のレベルを低下させるような結果を招いてはならない、ということです。

1.2. IFALPA がこれを提出する主な目的は、規制上の改革または自由化の問題が検討される際、極めて頻繁に忘れられるかもしくは無視される、国際航空輸送業界における利害関係者の重要なグループ - 即ち、航空会社の労働



者 - のニーズと利益に対して注意を喚起するためです。1994年の世界航空輸送会議の勧告書（パラグラフ 1.g.7.）は、「国際航空輸送の規制におけるいかなる変更も、国際航空輸送のすべての利害関係者である、航空会社、利用者、空港、物流仲介業者、および労働者の利益に対して正当な考慮を払うべきである」（下線部追加）と認めています。この目標は、航空輸送規制委員会第10回会合（ATRP/10）の報告書のパラグラフ4にも反映されています。しかし、ATRPの報告書も2003年世界航空輸送会議のために準備された検討用資料のいずれも、航空会社の従業員の利益に関する問題を取り上げておらず、また、提案される規制上の変更が彼らの利益に及ぼす影響について分析していません。重要なことは、これらの問題により多くの注意が払われ、この会議から出てくるすべての勧告および継続的な取り組みは、航空輸送の規制構造に対して提案される変更が航空労働者に及ぼす潜在的影響を肯定的に認識して、真剣に取り上げることです。

1.3. 世界のすべての先進工業国には、労働者の権利と福祉を擁護し促進させる自国の国内法および規制があります。このような法律や規制が、しばしば競争をより困難にさせ、あるいは、企業経営をより費用のかかるものにさせるとしても、政府は、一方では事業の自由や効率の、他方では労働者の福祉の間のバランスを取ることの重要性を以前から認識していました。国内ではこのバランスの必要性を認識する同じ国が、国際的な規制改革を検討することになると、この問題をまったく無視するとしたら、それは極めて異常でしょう。

1.4. この資料の以下の部分は、この会議の議題のある特定の事項と労働者政策及び社会政策の密接な関係を明確にするとともに、提案されている様々な自由化施策が航空労働者のニーズと利益にどのような影響を及ぼすかを探ります。

2. 議案第2号：自由化における主要な規制問題の検討

2.1. **航空会社の所有権と管理**：ある国の指定航空会社は、その国の政府または国民によって「実質的に所有され、有効的に管理されなければならない」とする従来の要件は、自由化推進論者の猛烈な攻撃に晒されています。ATRP/10の報告書は、これらの要件の撤廃を提唱する人達がこれらの要件をより広範な自由化への大きな障害であり、国際金融へのアクセスにとって制約であると見なしている、と述べています。その報告書は、所有権と管理の要件は、指定航空会社が指定国の領域内に「主たる事業所」を持ち、その国は当該航空会社の「効果的な規制上の管理権」を持つという要件に置き換えるべきである、との事務局の勧告を採用しています。

2.1.1. 数多くのヨーロッパ諸国と米国との間で締結された二国間協定における国籍条項は、ヨーロッパ共同体法に違反するとの2002年11月の欧州裁判所による判決は、「所有権と管理条項」に原則的に反する決定であると解釈することができます。しかし、欧州裁判所が実際に決定したことは、ただ単に、連合加盟国と第三国との間で締結された航空協定は、欧州単一航空市場で適用される共同体規則を尊重するべきである、ということだけです。欧州連合内で起こった自由化の過程を、国際航空規制のより広範な枠組を変更するための難型として見なすべきではありません。1993年に欧州連合で始まった自由化の過程は、すべての欧州連合の産業界における利害関係者の活動領域を平準化するため、広範な調和プロセスを含む欧州連合加盟国間のより広い統合の過程の一部でした。市場に悪影響を持つ解離性が、以前として欧州の単一航空市場には存在しますが、提案されるいかなる自由化プロセスにおいても、収束と等価という目標が優先されなければなりません。

2.1.2. ATRP-10もそれに先立つ事務局資料(ATRP/10-WP/5)も、所有権と管理の要件の廃止が労働者と社会に及ぼす影響について取り上げていません。労働者と社会の法制度は適用範囲が国内なので、航空労働者が享受する法的な権利、保護および恩恵は、その航空会社が設立された国の法律によって規定されます。所有権と管理の要件の廃止は、航空会社の所有者に、その航空会社を設立する国を選択することや、他国に子会社を設立することを可能にし、あるいは、ある国から他の国へ移転することさえ可能にするでしょう。彼らは、路線権による制限によるのみ制約を受けるだけで、労働者に最低の利益と保護を与えるのはどの国の労働法・社会法かに基づいてこの決定を下すことができるようになります。その結果、最も進んだ労働者と社会の法制度を備えた国の航空会社は、ますます競争上不利な立場に置かれます。更に、それらの航空労働者の生活水準と経歴は、航空会社の市場占有率の喪失、

航空会社の他国への移転（全部または一部）、または、他国からの競争上の圧力によってもたらされるその国の労働者と社会の法制度の変更によって劣悪化の危機にさらされることになるでしょう。最後に、航空会社が外国に子会社を設立できるようになると、本国にある航空会社の大幅な規模の縮小や消滅という状態になりかねず、税収、雇用およびその他の経済的損失を伴います。

2.1.3. 所有権と管理の要件の廃止は、更に、航空会社に関連航空会社を多数の国に有する多国籍航空持株会社を設立することを許してしまうこととなります。これによってその持株会社は、どの国の労働者と社会の法制度が最も有利か、あるいは、どの航空会社の従業員が経営陣の要求と要請を最も進んで受け入れるかを基準にして、その運輸のある系列航空会社または他の系列航空会社に割り当てることができるようになります。ある従業員グループと他の従業員グループとをこの方法で競わせることができる航空経営者のやり方は、有効な集合労働協約の下に従事しているどんな単体の系列会社従業員の能力も著しく弱めまた喪失させることになる恐れがかなりあります。更に、労働関係を律する法令の適用範囲が国内である限り、異なる国の系列航空会社の従業員同士が、一つの団体交渉グループとして結束し連帯するための効果的な方法がないこととなります。

2.1.4. こうした懸念があることから、法的強制力を持った権利を伴う基本的な社会保証および労働者保護を規定する法的な枠組みが整備されない限り、所有権と支配の要件は廃止されるべきではありません。この要件の存在は、ある行為が関係者の適法な経済的利益に資することが分かり、労働者の利益に悪影響がない場合に、ケース・バイ・ケースで行われる特定の例外に関する交渉の妨げにはなりません。しかし、指定航空企業はその指定国の政府または国民によって実質的に所有され有効的に管理されなければならないとの一般原則は、労働基準および社会基準を劣悪化させる「便宜(置籍)機」の使用に対する根本的な対抗策として残すべきです。

2.2. **市場参入(Market Access)**：市場参入に関連する規制を自由化する提案もまた、国ごとに異なった労働者と社会についての法令および政策が存在するという特異性のために、労働者と社会についての懸念を生じさせます。例えば、この相違の存在は、何故国内運航は許可されるべきではないかという一つの大切な理由です。外国の航空会社には他国の国内市場で競争することを決して許すべきではありません。何故なら、その外国の航空会社は、労働法および社会法を含むその国の国内法令の適用を受けないからです。同様の理由で、IFALPA は、労働法および社会法のどちらにも拘束されない二国間で業務を提供することができる「第7特権」の権利を航空会社に認めてはならないと確信します。第7特権による運航は、業務を提供する航空会社が、あたかも提供される2国の内の1国に登録されているかのごとく競争することができますが、どちらの国の国内法令も遵守する必要がない点で、実質的に「便宜(置籍)機」と同義です。ここで再び、これに柔軟性を持たせることは、ある行為が経済的に正当化され、労働者および社会の利益が害されない場合に、第7特権の権利をケース・バイ・ケースで認めることによって可能です。

2.2.1. 労働と社会の懸念を巻き込む「市場参入」の表題の中のもう一つの問題は、ウェット・リースの問題です。ウェット・リースの取決めでは、借り手航空会社は、借り手航空会社の航空機と乗員を提供しないで、貸し手航空会社の航空機と乗員を使って航空輸送業務を提供します。この取決めは、特に貸し手航空会社の賃金および諸手当が借り手航空会社のそれより劣悪な場合、または、借り手航空会社の自国の労働法および社会法が、貸し手航空会社の国の法令に比べ、従業員に対する保護や権利がほとんど規定されていない場合に、借り手航空会社の従業員にとって明らかに不利に機能する恐れがあります。航空会社の従業員の賃金および労働条件が概ね集合労働協約によって確立されている場合、ウェット・リースの取決めを利用して業務を提供できる航空会社の能力も、団体交渉のプロセスを阻害します。ウェット・リースが引き起こす安全性の問題（これはこの資料の範囲外ですが）と同様に、こうした懸念があることから、各政府が自国の航空会社に対してウェット・リースの協定を結ぶ範囲を規制することはまったく適切なことです。殆どの国際航空協定が、この権限をそれぞれの締約国に留保しており、IFALPA は、各政府がこの規制を継続すべきだと確信します。

3. 議案第3号：航空協定の難型の再検討

3.1. 航空協定の雛型は、所有権と支配、第 7 特権による運航およびウェット・リースに関して上述した諸原則を反映させるために改定されるべきです。

4. 議案第 4 号：現在進行中の自由化に関する世界的枠組の検討

4.1.1. **更なる自由化を促進するための機構**：航空会社の従業員、特に国際路線を運航する航空機に乗務する者は、その利益が国際航空輸送規制の変更によって影響を受ける可能性のある利害関係者です。

4.1.2. 国際労働機関（ILO）は、世界の労働者の権利の助長と発展を希求する国際連合の専門機関です。ILO は、国際的な労働基準を制定し、労働法、労使関係および労働条件に関して、専門的な立場から支援と助言を提供しています。

4.1.3. 2002 年 1 月、ILO は、2001 年 9 月 11 日の事件が社会および安全に及ぼした影響を討議するための 3 極会議を開催しました。ILO は、その会議の最終報告の中で、自らが取るべき今後の方策について多くの勧告を發しました。勧告された行動の中には、この会議に参加し、航空産業における再構築が雇用および安全慣行に及ぼす影響について調査し、ICAO と共同してその問題に取り組むことが挙げられました。会議はまた、非常に短期的に状況が変わりやすい航空産業の特質を強調し、この分野の長期的な安定性が規制および経済の両方の観点から極めて重要であるとの合意に達しました。このような理由から、各国政府は、一層世界的規模となり未だ均質ではない航空産業のすべての構成要素を効果的に監督することを確実にするための手段と資源を持つべきです。

4.1.4. 会議で策定された今後の活動計画においては、航空労働者は、提案された規制上の変更を評価する際に、その利益が考慮されるべき利害関係者の一人であるとの明確な認識があるべきです。このことに関する適切な認識と考慮を確実にするために、今後の活動計画のための機構には IFALPA および国際労働機関の両方の参加を規定すべきです。

4.2. **国際航空輸送のための世界原則の宣言**：航空労働者の貢献によって、かつて考案され実施されたものの中で最も安全で、最も効率的な輸送システムができたことに異論をはさむ余地はない筈です。従って、その意図された目的を見事に実現してきた制度に対するいかなる変更も、航空労働者の社会的および経済的権利を大幅に修正しても、現在の高い水準が決して低下しないとの保証があって初めて実施されるべきです。会議の結果発せられる世界原則のいかなる宣言も、世界規模の航空輸送システムに対して航空労働者が果たした貢献を認識する声明を盛り込むべきであり、また、国際航空輸送を統御する規定を制定し運用する場合には、こうした労働者の正当な要求および利益が十分に考慮されることが保証される必要がある旨盛り込むべきです。