

ICAO（国際民間航空機関）

1．沿革

国際民間航空に関し、第二次世界大戦中の航空技術の著しい進歩に対応するため、1944年11月シカゴで国際民間航空会議が開催され、新たに国際民間航空に関する暫定協定及び国際民間航空条約（シカゴ条約）等が締結され、1945年6月同暫定協定に基づき暫定国際民間航空機関が設けられた。その後、シカゴ条約に所定の26カ国が批准した後、1947年4月4日、国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization: ICAO）が、国連専門機関として発足した。

2．目的

ICAOの目的は、国際民間航空条約の第44条に以下のとおり定められている。

第四十四条

（目的）

この機関の目的は、次のことのため、国際航空の原則及び技術を発達させ、並びに国際航空運送の計画及び発達を助長することである。

- (a) 世界を通じて国際民間航空の安全な且つ整然たる発展を確保すること。
- (b) 平和的目的のために航空機の設計及び運航の技術を奨励すること。
- (c) 国際民間航空のための航空路、空港及び航空保安施設の発達を奨励すること。
- (d) 安全な、正確な、能率的な、且つ、経済的な航空運送に対する世界の諸国民の要求に応ずること。
- (e) 不合理な競争によって生ずる経済的浪費を防止すること。
- (f) 締約国の権利が十分に尊重されていること及び全ての締約国が国際企業を運営する公正な機会を持つことを確保すること。
- (g) 締約国間の差別待遇を避けること。
- (h) 国際航空における飛行の安全を増進すること。
- (i) 国際民間航空の全ての部面の発達を全面的に促進すること。

3．締約国

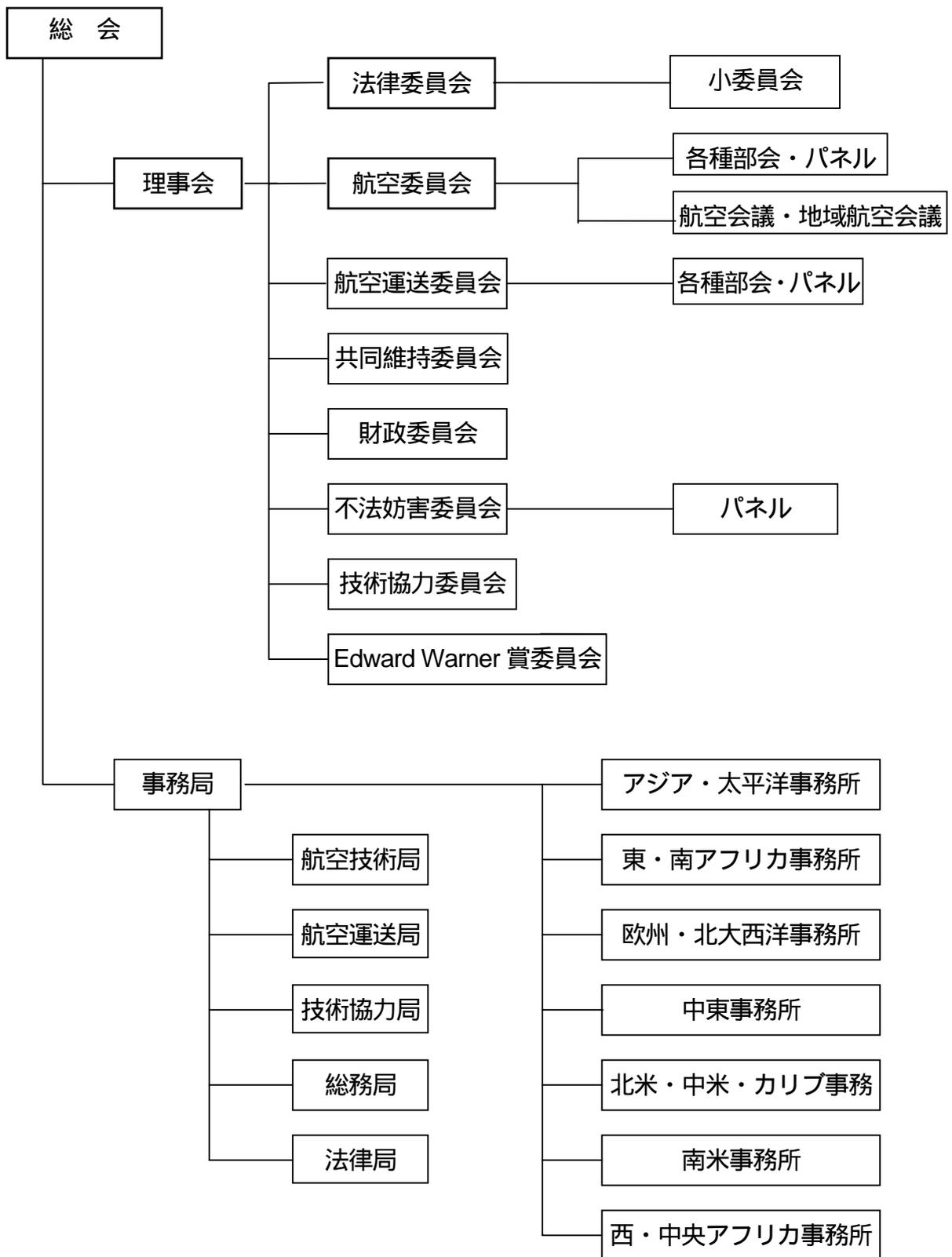
2002年12月末現在 188カ国（我が国は、1953年に加盟）

4．組織

ICAOは総会に加え、理事会（常設）並びに航空委員会（常設）、法律委員会、航空運送委員会、共同維持委員会、財政委員会等の理事会補助機関、更に、事務局（地域事務所を含む。）より構成される。このほかに、特定の案件について召集される航空会議、地域航空会議、各種部会及びパネル等の専門家会議がある。

機関の恒久的本部は、カナダ、モントリオール市にある。

組織図は以下のとおり。



総会は全締約国の代表により構成される。通常3年に1回開催され、理事国の選出、予算の決定、各種決議の採択等を行う。

理事会は33カ国の理事国より構成され、我が国は第1カテゴリー（航空運送において最も重要な国）として、理事国となっている。理事会議長はアサド・コタイテ氏（レバノン出身）である。

航空委員会は締約国が指名する者の中から理事会が任命する15名の委員で構成され、我が国からも委員が選出されている。現在の航空委員会議長はダニエル・ガリベール氏（フランス出身）である。

法律委員会は全締約国の代表により構成される。他の委員会は原則として理事会代表が委員として互選される。

事務局は、定員（2002-2004年）715名（専門職319、一般職396）であるが、予算上の制約から一定の空席率を維持することとされており、実際には専門職295名、一般職295名が本部及び地域事務所で働いている（2001年末）。現在の事務局長はブラジル出身のコスタ・ペレイラ氏である。

5. 最近の活動

(1) 航空保安

2001年9月11日の米国における連続テロ事件を受けて、同年9月25日から10月5日にかけて開催された第33回総会では、新たな形の脅威に対応するため、航空保安に係る第17附属書をはじめとする各附属書の見直し、航空保安に関する監査の実施の検討、閣僚級会合の早期開催等を求める決議が採択された。

第17附属書の見直しについては、同年11月に開催された第12回航空保安パネルでまとめられた改正案が同年12月の理事会にて採択され、第10次改正として、2002年7月1日より適用となった。

また、上記総会決議を受けて、2002年2月19、20日には航空保安ハイレベル閣僚級会合が開催され、航空保安対策強化のためのICAO行動計画、航空保安に関する監査プログラム、これらの実施のための財政的・人的リソースの確保等に関する決議及び勧告並びに会議宣言が採択された。

保安行動計画については、同年5月の理事会において、各締約国からの自発的拠出による総額15.4百万ドルの計画が承認され、ICAOでは各締約国に財政的・人的貢献を要請している。また、保安監査プログラムについては、航空保安パネルにより検討が行われたマニュアルに基づき、既に2002年11月から監査が開始された。

(2) Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP)

ICAOでは、1999年よりICAO全加盟国を対象として、第1、6及び8附属書（乗員、運航及び耐空性）に関する国内法の整備状況、実際の航空企業の監督業務や検査官・試験官等の訓練状況について評価を行い、改善が必要な場合にはその旨当該加盟国に指摘するとともに、必要に応じて問題点の是正のために支援を行うための義務的なプログラムであるUSOAPを実施している。

これまで、ほとんどの締約国について監査を実施し、2001年からは監査で指摘され

た事項の是正措置について実施状況を確認するため、フォローアップ・ミッションを実施している。

更に、第 33 回総会において、2004 年より航空管制及び飛行場（第 11 及び 14 附属書）の分野へ監査対象を拡大すること、また、事故調査（第 13 附属書）の分野への拡大について検討を行うことが決定された。その後、理事会において正式に第 13 附属書への監査の拡大が承認され、2004 年からの実施に向けて、現在その準備作業が進められている。

（ 3 ）環境問題

1999 年に EU がハッシュキット機の運航を規制する規則を採択したことに對して、米国が同規則の撤回を求め、シカゴ条約第 84 条に基づき ICAO 理事会に紛争解決を申請したことから、本ハッシュキット問題は欧米間の懸案となっていた。

一方で、2001 年 1 月の航空環境保全委員会の第 5 回会合（CAEP/5）において採択された勧告を基に、新たな騒音基準（チャプター4）を追加する第 16 附属書の改正案が 6 月に理事会において採択された。更に、第 33 回総会においては、CAEP/5 で合意された、1)航空機自体の騒音軽減、2)空港周辺の土地利用計画、3)騒音軽減運航方式、4)運航規制の各手段を通じてバランスのとれた騒音対策を進めるバランスド・アプローチの概念を endorse した。

このような ICAO における環境対策の進展を受けて、ハッシュキット機の運航規制をめぐる欧米間の紛争については、2002 年 3 月に EC が上記総会決議に沿った新たな騒音関連の運航規制規則を採択し、ハッシュキット規則を廃止することを決議したことを受けて、同年 6 月には、米国はベルギーを除き ICAO 理事会への提訴を取り下げ、現在、ベルギーに対する調停を残すのみとなっている。

（ 4 ）モントリオール条約の採択

ワルソー条約は、国際航空運送における運送人の民事責任、賠償限度額の設定等の規則の統一を目的として 1929 年に成立した。その後、同条約はヘーグ議定書、グアテマラ議定書、モントリオール第 1～第 4 議定書等により逐次改正されてきているが、1955 年に制定されたヘーグ議定書を除いては未発効又は普遍性を得るに至っていない。このため、条約上は運送人の賠償限度額が 25 万金フラン（2 万 US ドル）に押さえられているなど、今日の国際航空運送の実態とはかけ離れたものになっていた。

このため、ICAO では、1997 年以降ワルソー条約体系の見直し作業を進め、1999 年 5 月にモントリオールの ICAO 本部において開催された外交会議において、国際航空運送における運送人賠償限度額を撤廃すること等を定めた新しい「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（モントリオール条約）」を採択した。

我が国は 2000 年 6 月に同条約を締結し、世界でも 3 番目の締約国となった。本条約は 30 カ国が批准書を寄託した後に発効することとなっているが、2002 年末現在 25 カ国が批准したところである。

（ 5 ）CNS/ATM システムの導入

現在 ICAO では、今後増大する航空需要に対応していくため、全世界的に航空衛星やデジタル通信技術を利用した新管制システムの導入を推進している。

具体的には、衛星を利用することにより、全世界的に共通の管制サービス（通信(C : Communication)、航法(N : Navigation)、監視(S : Surveillance)）を提供するとともに、データリンクの利用によりより効率的で正確・確実な通信が実現可能となる。これに加え、情報処理技術の活用により、高度な航空交通管理（ATM : Air Traffic Management）を行うことにより、さらなる安全性の向上、経済性、定時性の改善を目指したシステムが CNS/ATM システムである。

現在、ICAO において、その技術基準や法的枠組みの検討・策定が進められている一方、各地域においてもその早期実施に向けた航空計画案（Air Navigation Plan）の策定が進められている。

また、1998 年 5 月にリオデジャネイロにおいて CNS/ATM システムの実施を促進するための世界会議が開催され、組織面、財政面も含めた CNS/ATM システムの実施に関する様々な側面についての勧告を採択し、第 32 回 ICAO 総会では、上記のリオ会議の勧告を endorse するとともに、GNSS(Global Navigation Satellite System) の法的な枠組みを規定する憲章(Charter)を採択した。現在 CNS/ATM に係る法的枠組みについては、事務局に設置されたスタディ・グループにおいて検討が実施されている。

6 . 今後の主な会議予定

2003 年 3 月 第 5 回航空運送会議

2003 年 9 ~ 10 月 第 11 回航空会議

2003 年中開催予定のパネル（我が国がメンバーのもの）

航空航法サービス経済パネル（1 月）、航空移動通信パネル（2 月）、航空保安パネル（3 月）、耐空性パネル（4 月）、GNSS パネル（4 ~ 5 月）、運航パネル（9 月）、危険物パネル（10 ~ 11 月）、運航乗務員技能証明訓練パネル（12 月）