

3. 航空

(1) 概要

輸送量（国内、国際別貨物、旅客別）

2001年のEU域内における航空旅客輸送量（国内及び国際）は、約2,800億人kmとなっており、全旅客輸送量（乗用車、バス、トラム+メトロ、鉄道、航空）の5.9%である（DG TREN figures 3.5.2及び3.5.11より）。また、EU域内の運航では、英国西間が最も多く2001年の旅客数は、約2700万人、また国内運航では、西の約2900万人となっている。（DG TREN figures 3.5.12及び3.5.13より）。

欧州民間航空協会（AEA:Association of European Airlines）の集計によると、欧州域内（東経55度以西の地域でロシア、トルコ等を含む）の2002年の旅客輸送量は、約1,344億人km、貨物輸送量は約8.7億トンkmとなっている。

	Passenger Kilometres(mill)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
EUROPE	111581.6	119888.6	123144.7	136569.6	138199.0	134444.5
NORTH ATLANTIC	138536.9	150190.0	167277.1	180868.1	179586.8	163905.2
FAR EAST / AUSTRALASIA	98335.3	100830.5	103285.7	108447.0	107860.0	106804.9
TOTAL SCHEDULED	494465.8	531686.9	569543.2	617653.6	620088.6	590348.2

	Total Freight Tonne-Kilometres(mill)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
EUROPE	1140.53	1082.01	1052.00	1122.95	944.48	866.68
NORTH ATLANTIC	9478.36	9513.56	9873.72	11179.84	10039.20	9455.55
FAR EAST / AUSTRALASIA	10862.63	10783.69	11390.27	13717.59	13594.02	14222.57
TOTAL SCHEDULED	28009.15	28022.69	29019.79	32988.33	31588.93	31498.42

（AEA（<http://www.aea.be>にて入手）より）

主要輸送品目（国内・国際別）

データ無し

空港（空港数、面積、滑走路、離発着数、取扱貨物量、利用旅客数、運営主体、都心からの距離・所要時間等）

EU域内には、ロンドン、フランクフルト、パリ、アムステルダム等に国際ハブ空港が整備されている（DG TREN figures 3.3.2.8、3.4.17、3.5.13より）。

(2) 事業規制等航空に関する法制度

欧州共同体の航空輸送の自由化政策は、三段階に分け実施された。第3段階のパッケージは1993年1月1日に発効したが、カボタージュについては経過措置が設けられ、完全自由化が達成されたのは、1997年4月1日である。この過程において、自由化に必要な種々のルール・規則が設けられた。現在では、会社設立、市場アクセス、運航頻度、価格設定が自由となり、技術的要件や経済的基礎に関する要件を満足すれば良いことになっている。

航空自由化

(制度) 自由化パッケージ

- 1992年7月23日採択閣僚理事会規則((EEC)No.2407/92)、(EEC) No.2408/92、(EEC) No.2409/92)、1993年1月1日実施。

(内容)

自由運賃制とEU航空会社に対し域内国際線への参入自由化。カボタージュについては、一部規制が残されていた(連続する路線で容量の50%までを自動認可)が、これも1997年4月1日に廃止され、完全自由化が達成された。

(EEC)No.2407/92に規定される共同体免許を有する者は、市場への参入ができる。免許取得のためには、資本の過半数は加盟国又はEU国民により保有され、それらにより実質的支配がなされていなければならない。

(EEC) No.2408/92は、市場参入の自由を規定。また、セーフガードとして、EU加盟国が僻地又は開発促進地域へのルート又は貧弱なルートの定期サービスに対し、公共サービス義務(運航に際しての義務で、最低便数、座席数、運賃、継続性、サービス終了の事前通告等)を課することができることとなっている。ただし、EU加盟国が十分な輸送サービスを確保する義務を規定したものではない。公共サービス義務を課しただけでは、直ちに公的補填は付与されない。参入事業者が現れない場合には、EU加盟国は、3年間を限度として、唯一の航空会社に参入を限定し及び運航する権利を付与することを公開入札にかける。この場合のみ、落札者に対し公的補填を行うことができる。

(EEC)No.2409/92により、EU域内の旅客運賃については、24時間前届出による自由設定となった。

(関連)

1996年10月、パッケージの効果に関する欧州委員会コミュニケーション(COM(96)514 final)を発表。

1999年5月20日「欧州航空業界:単一市場からワールド・ワイド・チャレンジへ」と題するコミュニケーション(COM(1999)182 final)を欧州委員会が採択。航空自由化による成果が以下のとおりまとめられている。

- 定期旅客輸送を行う事業者数は、1993年の132社から1998年には164社へと着実に増加。1993年に存在していた各加盟国の大手航空会社は、いずれも残っている(注:ベルギー

のサベナ航空は 2001 年秋に破綻)。

- 1993 年以降毎年、EU 内では多くの新航空会社が設立された(約 24 が平均、1998 年には 25)。1993 年に設立された 46 の航空会社は、廃業又は統合された。これらは、航空分野のダイナミズムと活発な競争を示すもの。
- 1993 年以降、加盟国間を結ぶルート数は、約 30%増加。
- 運賃は明かに変化。ルートで競争があればあるほど、運賃は低下。値下げ運賃の幅の拡大は顕著。しかしながら、フレキシブル旅券(旅行の日時の変更可)については、逆に運賃が上昇。
- 雇用者数は増加。民間航空部門では、1988 年の 435,400 から 1996 年の 489,700 へと増加。航空会社のスタッフは、同期間において 324,900 から 350,500 へと増加。しかしこの成長は一様ではなく、1990 年～1994 年は特に困難な時期であったが、1995 年及び 1996 年に回復。

空港へのアクセスに関する規則(EEC)No. 2408/92 に関連し、ミラノ・リナーテ空港からマルペンサ空港への旅客便の移動が問題となった。これは、2000 年 3 月 3 日付イタリア政府布告に対し、ドイツ、オーストリア、デンマーク、スウェーデン及びベルギーの各当局が欧州委員会に調査を要求するとともに、12 の主要航空会社が欧州委員会に苦情申し立てを行ったというもので、欧州委員会は調査を行ってきた。結局、イタリア政府が、リナーテ空港のキャパシティを時間当たり 18 移動(movements)にまで拡大するとし、輸送配分のルールを以下のとおり変更するよう布告改正することとした。欧州委員会は 2000 年 12 月 21 日、布告を認めるとした。

- 全ての欧州の首都へは、リナーテ空港からのフライトを少なくとも一日一便飛行可能とする。
- 1999 年の年間旅客輸送量が 4,000 万人を超える空港へは、リナーテ空港からのフライトを少なくとも一日二便飛行可能とする。
- イタリア政府は 2001 年末までに、ミラノ空港システムの輸送配分ルールの機能について調査を行う。

2003 年 5 月までの期限で、欧州委員会は第 3 次パッケージに係るコンサルテーション手続を実施した。

(制度) 競争法の包括適用除外

- 1987 年 12 月 14 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.3976/87)、1988 年 1 月 1 日実施。
- 改正:1990 年 7 月 24 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.2344/90)、1990 年 8 月 12 日実施。
- 改正:1992 年 7 月 23 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.2411/92)、1992 年 8 月 27 日実施。
- 改正提案:1997 年 5 月 16 日採択閣僚理事会規則案(COM(1997)218 final)

(内容)

欧州共同体設立条約第 85 条(競争阻害行為の禁止、現第 81 条)に関し、包括適用除外を規定。欧州共同体の空港間の国際輸送に適用。欧州委員会は、以下に関し別途規則を採択することにより、欧州共同体設立条約第 85 条(1)の適用を除外することができる。

- 共同計画及びスケジュール調整
- 料金に関する協議

- 新規閑散路線での共同運航
- スロット配分
- CRS

(関連)

COM(97)218 final は、欧州共同体と第三国との間の国際間輸送に関し、競争法の包括適用除外を行う案。欧州議会は 1998 年 5 月 15 日、修正無しで欧州委員会提案を承認した。

(旅客運賃協議、スロット配分)

欧州委員会規則(EEC)No.1617/93 は、4分野(旅客運賃に関する協議、 スロット配分、 共同計画及びスケジュール調整、 共同運航)につき、競争法の包括適用除外を規定してきたところ、 の措置を廃止すること、 について 2001 年 6 月まで措置を延長(引き続き調査を継続)することを内容とする改正が行われた(1999 年 5 月 26 日採択欧州委員会規則(EC)No.1083/1999, 1999 年 5 月 28 日施行)。

これに関連し、2001 年 2 月 8 日欧州委員会は、IATA(国際民間航空協会)の旅客運賃同盟に関するコンサルテーション・ペーパーをウェブサイト上に公開した旨以下のとおり発表した。

- 欧州経済地域(EEA, EU15 カ国+ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタイン)の全てのフラッグ・キャリアーと多くの地域航空会社は、IATA の旅客運賃同盟に参加しており、これら会社間ではインターライン協約(旅客は、異なる航空会社からなる一連の旅程を、一つのチケットとして購入)が可能となっている。
- この旅客運賃同盟は、インターライン協約を可能とするがゆえに、経済的利益及び消費者利益をもたらす、旅客からも評価されていると欧州委員会は判断し、競争法の適用を除外している(欧州共同体設立協定第 81 条(3)(競争阻害行為の禁止に関する適用除外措置)を根拠)。この適用除外措置は、2001 年 6 月に失効する。
- 欧州委員会競争担当部局は、インターライン協約の有効性は認めた上で、この利益がもっと制限的でない他の手段により確保することができないか調査を行っている。とりあえず、適用除外措置を 1 年延長するとともに、その間、将来(2002 年に)どのような措置を講ずべきか検討する。
- 今回のコンサルテーション・ペーパーでは、IATA の旅客運賃同盟とその効果を概説するとともに、将来のオプションを評価している。オプションとは、以下の 3 つである。
 - 適用除外を廃止し、IATA 旅客運賃同盟を終了させる。
 - これまでとおり、又は修正を加えた上で、IATA 旅客運賃同盟に対する適用除外を認める。
 - インターライン協約を規則により義務付ける。
- また、コンサルテーション・ペーパーでは、IATA 旅客運賃同盟に対する分析と、現行システムに関する代替手段について、いくつかの質問を提示しており、関係者からの回答を求める(2001 年 5 月 1 日まで)。

欧州委員会は、関係者からの意見を求めるため、2001 年 4 月 7 日付 EU 官報に欧州委員会規則(EEC)No 1617/93 の改正案を掲載した。本改正案は、旅客運賃に関する協議についての検討を行っていることから、とりあえず 2002 年 6 月 30 日まで包括適用除外を延長するとともに、スロット配分については包括適用除外を認めた 1993 年と状況に変化がないことから、2004 年 6 月 30

日まで延長するものである。2001年6月29日採択欧州委員会規則(EC)No 1324/2001として公布された。

〔航空貨物運賃協議〕

2001年5月15日欧州委員会は、IATAの航空貨物運賃協議がEU競争法に適合しないとする予備的見解を示した旨以下のとおり発表した。

- 欧州委員会は、IATAに送付した異議書面の中で、IATA貨物運賃協議は競争を制限しており、もはやEEA域内において効率的なインターライニング・サービスを顧客に提供するために不可欠なものではなくなったとする、予備的見解を示した。
- IATAは、欧州委員会に対し2か月以内に書面で反論することができる他、口頭ヒアリングの実施を要求することもできる。
- 貨物運賃協議には、1997年6月までは欧州委員会規則No 1617/93により、包括適用除外が適用されていた。その後、欧州委員会が包括適用除外を廃止したことから、IATAは、閣僚理事会規則3975/87に基づき、貨物運賃協議を届け出て、個別の適用除外を受けていた。
- IATAは、運賃協議制度は、貨物のインターライニングを促進すると説明する。この点に関して欧州委員会は、EEA域内の包括的インターライニング・システムの提供を促進すると認めているものの、効率的なインターライニング・サービス提供に不可欠であることをIATAが実証できなかったとしている。運賃協議制度は、55年の歴史を持ち、航空市場が厳しい規制下に置かれていた時代からのものである。共同体の航空会社は今や、グローバル・ネットワーク構築を進めており、双務協定によりインターラインを行っている場合も多い。

これに関連し、IATAはEEA(欧州経済地域)での航空貨物運賃の共同設定を撤廃することとし、欧州委員会もこれを歓迎した(2001年10月19日欧州委員会プレス発表)。

(制度) 競争法適用のルール

- 1987年12月14日採択閣僚理事会規則((EEC)No.3975/87)、1988年1月1日実施。
- 改正:1991年5月14日採択閣僚理事会規則((EEC)No.1284/91)、1991年5月18日実施。
- 改正:1992年7月23日採択閣僚理事会規則((EEC)No.2410/92)、1992年8月25日実施。
- 改正:2004年3月6日公布閣僚理事会規則((EC)No 411/2004)

(内容)

競争法への適合を確保するため、適切な手続き、権限及び罰則を規定する。共同体の空港間の国際輸送に適用。(EEC)No.1284/91は、競争法違反が相手企業の存続に影響する場合に欧州委員会が緊急措置を執れることを規定。(EEC)No.2410/92は、自由化パッケージのカボタージュの自由化に対応し競争法の国内適用を行うもの。

(関連)

2001年7月18日、欧州委員会はSAS航空及びマースク・エアーに対し競争法違反の罰金を課す旨決定した。プレス・リリース資料の概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は、SAS(スウェーデン、デンマーク、ノルウェー)及びマースク・エアー(デンマーク)に対し、それぞれ39.375百万ユーロ及び13.125百万ユーロの罰金を課すことを決定した。

- 両社は、1998年10月に協力協定を締結し、欧州委員会に承認を求め届出を行ったが、当該協定の内容は、主として、両社のコードシェアと、SAS のフリークエント・フライヤー・プログラムのマースクの顧客への拡大とされていた。両社は、マーケットのシェアに関する協定を故意に届け出なかった。この協定により、マースク・エアーは、コペンハーゲン/ストックホルム間から撤退し、SAS はコペンハーゲン/ベニス間及びフランクフルト/ユトランド間から撤退した。
- 欧州委員会は、2000年6月に両社の本社の調査を行い、両社が競争をしない旨の合意をしているという証拠を発見した。この合意によれば、以下のとおりとされている。
 - マースク・エアーは、SAS の承認無しには、コペンハーゲンからの新規国際ルートを解説しない。
 - そのかわり、SAS は、ユトランドからのマースク・エアーのルートでは運航しない。
 - また、両社は、国内ルートについても、山分けを尊重するよう合意。
- これに加え、個別ルートに関しても以下のとおり合意がなされた。
 - マースク・エアーは、コペンハーゲン/ストックホルム間について、1999年3月28日からSAS との競争を止める(年間100万人以上の旅客、毎日各方向20便)。
 - マースク・エアーの撤退の見返りとして、SAS はコペンハーゲン/ベニス間での運航を1999年3月末で中止するとともに、マースク・エアーが当該ルートで運航を開始する。
 - SAS は、ユトランド/フランクフルト間の運航を1999年1月に中止する(これによりマースク・エアーが同ルートを独占)。
- 罰金額の算定に当たって欧州委員会は、両社の規模の違い、両社の合意が SAS の市場力を高めた事実、十分な抑止効果を持たせるレベルであること、実地調査以降の欧州委員会への協力の程度、等を考慮した。

2004年2月26日、EU 域内・第三国間の航空輸送にも競争法を適用する権限を欧州委員会に与える規則案を閣僚理事会が採択し、欧州委員会が歓迎する旨公表した。(EC)No 411/2004 は、2004年5月1日に施行予定。

調和措置

(制度) スロット配分ルール

- 1993年1月18日採択閣僚理事会規則((EEC)No.95/93)、1993年2月21日実施。
- 改正:2002年5月31日公布 (EEC)No.894/2002
- 改正:2003年9月4日公布 (EC) No.1554/2003
- 改正提案:2001年6月20日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2001)335 final)
- 改正提案:2002年11月7日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2002)623 final)

(内容)

混雑空港における新規参入者へのスロット配分の基準を規定。

(関連)

[制度改革]

スロット売買の制度化等を内容とする提案を欧州委員会が準備し、当初2000年9月に欧州委員会提案がまとまるとの観測があったが、調整に手間取った。ようやくまとまった COM(2001)335

final の概要は、以下のとおり。スロット売買の制度化には踏み込んでいない。なお、COM(2002)623 final は、欧州議会第一読意見を踏まえ再提案したものであり、2004年2月に開催された閣僚理事会にて共通の立場が採択された。

= 背景 =

- 規則(EEC)No 95/93 の第 14 条では、欧州委員会提案に基づき、閣僚理事会が規則の継続又は見直しに関し決定することとされている。1995年10月17日欧州委員会は、報告書を公表し、EU加盟国及び航空会社との協議を実施した。更に、欧州委員会は2000年5月20日に研究結果をまとめた。
- 問題点として明らかになったのは、以下の点。
 - 解釈上疑義を生じる部分(特に、トランスファーとエクスチェンジ)
 - 「グランドファーザー・ライト」の原則に基づく現行ルールでは、インカンバント企業と新規参入企業間の適正なバランスを見出すことが困難(柔軟性が不十分で、航空会社は、スロットを返還するよりも、将来に備えて経済的で無くてもスロットをため続ける)
 - 透明性・中立性・無差別な方法による空港容量決定と、法律上・事実上の両面で独立したコーディネータによるスロット割当ルール
- これらの側面は、航空企業及びEU加盟国に対し2000年7月26日に提示され、関係者との協議を実施した。この結果、企業関係者の大多数は、より明確で効率的なスロット割当のクライテリアと、空港容量アセスメントの改善については、必要性を認めたが、スロット・トレーディングについては、支持しなかった。EU加盟国は、現行ルールの見直しの必要性について、意見が割れた。
- 協議の結果を踏まえ、デ・パラシオ委員はEU加盟国に対し、質問(現行ルールは満足の行くものか?、グランドファーザー・ライトの現行システムを見直す必要があるか及び他の市場原理に基づくシステムを導入するべきか?、空港容量不足と需要増が競争を制限することが無いようにするため如何なる代替手段があるか?)を含んだディスカッション・ペーパーを2000年10月2日に提示し、EU加盟国は回答を寄せた。スロット割当のシステムを根本的に修正すべきとしたのは英国であった。オランダとルクセンブルクは、トレーディングを可能とすべきとした。
- 2001年欧州委員会ワーク・プログラムでは、2001年6月末までに現行規則の見直しを提案するとした。このタイムテーブルは、ストックホルムEUサミット(2001年3月23日・24日)でも受け入れられ、提案に至った。しかしながら、本提案には、マーケット・アクセスに関する措置は含まれていない。
- 本提案と並行して欧州委員会では、抜本的な対策(スロットの需給により対応するための市場メカニズムの導入)について、2001年下半年期において包括的研究を行い、2002年半ばまでに結果をまとめる。関係者との協議を経て、マーケット・アクセスを向上するためのスロット配分システム見直しについて検討した上で、欧州委員会は提案を行いたい考え。
- 欧州委員会では、2001年後半に、空港容量に関する政策ペーパー(既存インフラの最大化・効率化、空港容量拡大の可能性)を公表予定。

= 改正事項 =

- コーディネーターの役割
- 現行指令で規定される法律上の独立に加え、事実上も独立していなければならないこととす

る。これにより、コーディネーターの財政的負担を主航空会社又は空港が支払っている慣行は、改める必要が生じる。

- 空港容量及びスロット割当の調整パラメータの決定に関する全関係者間の協力を規定する。
- スロットの法的性格
- スロットは、空港インフラを特定の時間において使用することに対する権利付与(entitlements)であると定義する。ユーズ・イット・オア・ルーズ・イット原則を適用する。
- 割当のクライテリア
- グランドファーザーのステータスのあるスロットをリタイムできることを明確に規定する。
- 加盟国は、スロットを使用する機材について最低限の大きさを要求することができる旨規定する。
- 環境的側面
- 空港容量の決定に関しては、環境的制約を考慮すべきことを明確に規定する。これにより、共同体法に適合している限りにおいては、ローカルな環境優先ルールを導入することができる。
- スロット割当のクライテリアとして、航空機の騒音パフォーマンスのような環境クライテリアを導入することについては、今後の検討課題。なお、欧州委員会は 2001 年中に、騒音チャージの計算を目的として、民間唾音速機の騒音分類に関する法案を提案予定。
- 輸送の代替モード
- 他の輸送モードで十分なサービスが提供されているときは、それを考慮してスロット割当をすることとする。域内ルートで他の満足のゆく質の輸送モードが存在しているときには、プライオリティが低くなる。
- ユーズ・イット・オア・ルーズ・イット原則
- 同原則を、規則案のイニシャル・スロット配分の枠組みで再確認。
- トランスファーとエクスチェンジ
- 他の空港企業とのスロットのトランスファーに関し、明確化を図った。トランスファーはグループ企業間のスロット交換のためのものであり、スロットのリースを含む他の形態のスロットの交換は禁止されているところ、コーディネータから欧州委員会に対し年次報告を提出させることによる厳しい監視を導入する。
- 競争政策に関する決定が実施されている企業間での、スロットの直接のトランスファーを可能とする。
- 新規参入者の定義
- 真の新規参入者のみが利益を享受できるように、新規参入者の定義が強化された。敷居値を当該日の保有スロットの 7% (現行は空港で 3%、空港システムで 2%) とする。
- 地域空港と混雑空港との間の十分なサービスを維持する観点から、地域ルートでの運航を希望する航空企業が新規参入者の利益を享受できるようにするため、新規参入者の定義を拡大する。また、タイミングの改善に資するときは、新規参入者のスロットのエクスチェンジを認めることとする。
- 実施と罰則
- 航空企業が常態的かつ意図的に、異なる時間でスロットを使用しているときには、コーディネータは一連のスロットごとに取り上げる権利を有することとする。

- 偽りのエクステンジに関し、予定通りに航空企業が運航していないときに、スロットがエクステンジされたときは、当該スロットをコーディネータは取り上げることができることとする。
- 各国における、スロットの悪用・誤用に対しての罰金等の措置を強化することとする。
- 航空企業が、80%のスロットを使用できなかった理由を実証できないときには、当該一連のスロットをコーディネータが取り上げることができることとする。
- コーディネータは、年次報告書を欧州委員会に提出しなければならないこととする。

本改正案に対して欧州民間航空協会(AEA)は、以下のとおり否定的な見解を示している(2001年6月22日付プレス・リリース)。

- 欧州委員会は、この段階の法案を技術的事項(効果的な実施メカニズムの欠如等)に限るとした昨年の約束を反故にした。
- 昨年欧州委員会は、マーケット・アクセスの側面は、包括的な影響評価と企業との協議に委ねられるとしたはずであるが、今次提案は、マーケット・アクセスに関連する多くの事項を含む。特に、スロットの再定義、新規参入者の再定義がそれである。
- 一連の提案により、現行のスロット割当システムの柔軟性が失われる。
- 1993年の規則のもと、低運賃航空会社(no-frills)が著しい成長を遂げており、現在のマーケット・アクセスのルールを変えなくても、成長は予想される。彼らは低運賃方針のもと、高価な空港を使用するのではなく、より安価な代替手段を見つけたのである。
- 新規参入者を優遇すれば、利益を得るのは、単一市場域外の企業である。

AEA(欧州航空協会)の事務局長が「EUの空港スロットの使用改善」に関するシンポジウム(2001年9月17日ドイツ・デュッセルドルフ)にて行った講演に関するAEAプレス・リリースの概要は次のとおり。

- EUの航空輸送は1997年4月1日より完全自由化。しかし、EU空港へのアクセスは可能となっているか?。空港は以下のとおり3つに大別される。
- 運航しようとする場合に、空港管理者と地上業務委託会社にスケジュールを通知すれば良い空港(大多数)。
- 空港側の限界(滑走路毎の発着回数、駐機場の数、ターミナルを通過できる人数)に近づいている空港(schedules facilitated)。調整者(facilitator)が介入するが、強制力はなく協力を基礎とする。
- 需要が容量を超過している空港(fully co-ordinated)。容量割当の正式な手続が必要。
- AEAの会員のほとんどは、3つめの混雑空港を本拠地とする。主要国際航空会社は、多くの場所に飛びたいと希望するが、それらの場所の航空会社も同様に飛びたいと希望する。したがって、本拠地の半分の容量を使用して、残りの半分は他の競争相手が分けるということになる。混雑していない空港では全く問題にならないが、混雑空港になったとたんに、50%の占有率は、独占的地位で非競争的行為とされる。
- 航空会社は、空港へ多大な投資をしており、完全サービス航空会社(full-service airlines)は、単にルートを開設するのではなく、ネットワークを発展させている。このため、混雑空港での容量割当には、もっと考慮すべきことがある。
- 過去は、政府が航空会社及びルートを決定していたし、現在でも欧州や米国以外のほとんどではそうである。欧州では、これを全て廃止し、主要二都市間に第三、第四の航空会社が参入することを思い描いた。しかし、いくつかの例外はあるものの、これは起こっていない。既存

航空会社が容量を増したことが一つの理由。例えば、フランクフルト(ルフトハンザ)、パリ(エール・フランス)間。他の航空会社は、自らのネットワークの構築に力を入れており、他へ侵入するようなことはしない。

- 消費者は自由化が成功したと感じているが、にも関わらず規制者は満足していない。1993年EUスロット規則では、混雑空港での利用可能なスロットの半分は、新規参入者に割り当てると規定した。しかし、この規則は必ずしも特別有効だった訳でもない。例えば、自由化直後ヒースローとフランクフルト間に、英国ミッドランド航空が運航を開始した。フランクフルトでは新規参入者とし優遇されたが、ヒースローでは既使用スロットでやりくりしなければならなかった。
- 偶然ミッドランドは、このルートを自前で運航するのを中止し、スターアライアンスのパートナーであるルフトハンザと共同運航を行っている。これは、自由化の最も大きな結果、すなわち、ハブの接続を中心とした世界ネットワークの構築を例証するものである。
- 世界ネットワークでの運航には多数のスロットが必要。大都市(優良株)への運航とともに、主要路線をサポートするためには、多くの地方接続が必要。つまり、競争力のある世界ネットワークとは、ハブ空港において多くのスロットを有している航空会社又はそのパートナーシップを基礎とする。遠隔地に本拠を置く新規参入者へスロット配分することは、個別の市場のみの利益であるのに対し、ハブの航空会社へ配分することは、大きな市場全体のサービス向上につながる。
- スロット規則の適用においては、新規参入者優遇措置は、EUハブ空港を利用する非EU航空企業を主として優遇した。
- 現在スロット規則が見直し中であるが、grandfather rightsの漸進的没収、アライアンスのパートナーを新規参入者から除外、既存航空会社が保有するスロットの没収が議論されている。これらのペナルティは、ネットワークにダメージを与える恐れがある。
- 規制緩和後の進展としては、低価格航空会社の高成長がある。この分野の5つの主要航空会社は、二年間で活動を二倍にした。低価格航空会社のかなりの部分はハブ空港での運航であるが、それよりも多くの運航では、二次的空港を「選択」している。
- スロットは、それを保持する航空会社が価値を高めるために時間、お金及び努力を投入したのだから、貴重な商品である。スロットの没収及び再配分は、効率的な使用をもたらさず、市場に委ねた場合にこれが達成できる。スロットの取引を可能とすべきである。これにより、もっとも付加価値を高めることのできる航空会社によって利用される。しかし、スロット取引には、航空会社による「所有」を認める必要がある。

2002年3月15日及び16日のバルセロナ欧州理事会は、空港スロット配分に関するルール案(COM(2001)335 final)について、2002年末までに決定を採択すべきとした。

[テロ関連]

2002年1月11日欧州委員会は、空港のスロット配分のルールに関する閣僚理事会規則(EEC)No 95/93の改正案(COM(2002)7 final)を採択した。概要は以下のとおり。

= 背景 =

- 欧州委員会は2001年10月10日に米国でのテロの影響に関するコミュニケーション(COM(2001)574 final)を採択。2002年夏期において、グランドファーザー・ステータスのある

スロットを維持できるようにすべきとした。

- 冬期シーズンにおける航空輸送見通しも、夏期シーズンの状況と近かったが、航空会社は、ユーズ・イット・オア・ルーズ・イットのために、キャパシティを落とすのではなく、維持を強いられると見られた。欧州委員会エネルギー・運輸総局長は、2001年10月24日に、欧州空港コーディネーター協会(EU-ACA)にレターを發出し、未使用スロットのグランドファーザー・ステータスを維持する観点から、シーズン終了後に予期される航空会社からの弁明を、コーディネーターが受け入れることを検討することは合理的であろうとした。
- しかしながら、コーディネーターは、欧州委員会からも加盟国からも独立であるとされ、欧州委員会の如何なる解釈もコーディネーターに対しては、何ら法的拘束力を持たない。実際、デンマーク、ノルウェー、スウェーデンは、連続テロの影響と航空会社の一般的経営を判別することは困難として、欧州委員会のアドバイスには従わないとしたし、スペインは王令によって、ユーズ・イット・オア・ルーズ・イットの弾力的運用が許されていない。
- 欧州委員会は、適用や解釈の不統一を是正し、法的確実性を付与するため、規則の改正を提案した。
- 提案は、欧州議会及び閣僚理事会によって2002年1月31日まで、又は遅くとも現在のシーズンが終了し、2002年 - 2003年冬期のために優先権のあるスロットの計算が行われなければならない2002年3月31日までに、採択されるべきである。

= 改正内容 =

- 第1条:閣僚理事会規則(EEC)No 95/93に、次の第10a条を追加。「第10a条 2001年9月11日の事件 2001年9月11日のテロは、2001年夏期及び2001年-2002年冬期における航空会社の運航に重大な影響を与えた。したがって、コーディネーターは、第10条(3)(注:「80%の時間を使用したということ为满足の行くようにコーディネーターに実証できなければ、次回の相当する期間における同シリーズのスロットに対する権利を認めない」とする規定)の適用上、航空会社が、2002年夏期及び2002年 - 2003年冬期について、2001年夏期及び2001年 - 2002年冬期にそれぞれ付与されたものと同シリーズのスロットを付与されるということを受け入れる。」
- 第2条:この規則は、欧州共同体官報への掲載の日の翌日に発効する。この規則は、全体が拘束力を有し、全加盟国において直接適用される。

2002年2月6日欧州議会は、第一読を了した。

2002年3月26日の運輸相理事会は、COM(2002)7 finalに関し「共通の立場」を採択した。また、閣僚理事会は完全に欧州委員会のアプローチに合意し、欧州議会の修正意見は受け入れられないとした。同案は、2002年5月31日、EU官報に、(EEC)No.894/2002として公布された。

(EC)No.1554/2003は、イラクへの軍事行動等による影響を考慮し、航空会社が2003年夏のスロット・スケジュールと同じスロットを2004年夏のスケジュールに有することができるように図るものである。

(制度) 地上ハンドリング・サービスの自由化

■ 1996年10月15日採択閣僚理事会指令(96/67/EC)、1996年11月14日実施。

(内容)

域内空港の地上ハンドリング・サービスに係る市場アクセス要件を規定。小規模空港を除き、原

則としてセルフ・ハンドリングは 1998 年から、対第三者ハンドリングは 1999 年 1 月から自由化。これにより、オペレーティング・コスト低減及び空港ユーザーへのサービスの質の改善を目指す。

(制度) CRS 行動規範

- 1989 年 6 月 24 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.2299/89), 1989 年 8 月 1 日実施。
- 改正:1993 年 10 月 29 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.3089/93), 1993 年 12 月 11 日実施。
- 改正:1999 年 2 月 8 日採択閣僚理事会規則((EC)No.323/1999), 1999 年 3 月 15 日実施。

(内容)

EU 域内の全 CRS の公正さ(無差別、参加の自由等)を確保。

(関連)

規則(EC)No 323/1999 は、CRS 料金の透明化、鉄道事業への本規範の適用拡大、CRS 端末画面における便名表示順序に関する基準の設定等を内容する改正。

1999 年 7 月 20 日欧州委員会は、本規則 8.1 項(トラベル・エージェンツ等のインセンティブによる競争歪曲の防止を目的とした規定)に違反するとして、ルフトハンザに罰金を課した旨発表した。

本規則と直接関連するわけではないが、エール・フランス(CRS アマデウスを他の航空会社と共同所有)が、SABRE(アメリカン航空により管理される CRS)を差別的に扱ったとされる事例がある。本件については、EU 米国間の競争協力協定に規定された「積極的国際礼讓(positive comity)メカニズム」を初めて適用し、米国司法当局(DOJ)から EU 競争法に基づく調査を行うよう要請があったのを受け、欧州委員会競争総局が 1999 年 3 月に調査に乗り出した。最終的には、SABRE とエール・フランスが平等な取扱いを規定した行動規約(code of good behaviour)を締結したことから、欧州委員会が調査を終了した(2000 年 7 月 25 日欧州委員会プレス・リリース)。

(制度) 空港利用料金の調和(廃案)

- 提案:1997 年 4 月 23 日採択閣僚理事会指令案(COM(1997)154 final)
- 再検討提案:1998 年 9 月 14 日採択閣僚理事会指令案(COM(1998)509 final)

(内容)

年間 25 万人以上の利用者又は 2 万 5 千トン以上の貨物取扱いをする空港を対象に、空港利用料設定の原則や手続きを規定。料金は、インフラのコスト及び提供するサービスに見合ったものとする。1990 年に同趣旨の提案がなされたが廃案となり、改めて閣僚理事会指令案として提案されたもの。

(関連)

COM(1997)154 final について欧州議会は、1998 年 3 月 31 日第一読を了した。2001 年 12 月 21 日採択 COM(2001)763 final/2 により、新たな提案を準備中として、提案は取り下げられた。

[着陸料調査]

欧州委員会は、ブラッセル空港の値引き体系がEU法違反であるとした1995年6月26日以降、欧州空港全てについて着陸料を調査してきた。その最終段階として、スペインとイタリアの空港発着料が自国航空会社に有利に作用しているとして欧州委員会は、スペインに対し着陸料体系の見直しを命ずる決定を、イタリアに対しては当局へ懸念を通知した(2000年7月27日日欧州委員会プレスリリース)。

2001年5月10日欧州委員会は、EU各国の差別的な空港着陸料に対する調査を終了した旨を発表した。概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は1995年6月28日に、ブラッセル空港の着陸料ディスカウント制度がEU競争法違反であるとする決定を下した。その発端は、サベナ航空に有利であるとした、英国ミッドランド航空からの苦情であった。同年、欧州委員会は全EU加盟国に対する調査に乗り出した。その結果、ほとんどの国において、自国企業を優遇する制度があることが判明した。
- フィンランド、スペイン、スウェーデン及びイタリアで残っていた差別的な制限が、各国空港当局の着陸料体系の是正により無くなったことで、調査を成功裡に終了することとなった。モンティ委員(競争担当)は、新たな差別的な措置が導入されないよう油断しないとしている。
- 問題となっていたのは、航空機の大きさとは無関係に国際便よりも国内便の着陸料を安く設定するというもの。加えて、自国企業に有利なディスカウント制度もあった。これに対し欧州委員会は、空港が提供するサービスは、出発地や着陸回数には無関係であることから、そのような料金設定に客観的な合理性はなく、また、EU域内フライトの旅客に不利益をもたらすとした。
- 欧州委員会は、ポルトガル、フィンランド及びスペインに対しては、1999年及び2000年に決定を、イタリアに対しては2000年6月に通知を行っていた。ポルトガルは唯一、欧州裁判所へ提訴したが、2001年3月29日、第一審は訴えを棄却した。その間、他の全てのEEA諸国は、欧州委員会の立場に沿って、制度の見直しを行った。

(空港国家助成)

2002年1月14日付ファイナンシャル・タイムズ紙は、空港への国家助成策につき、次のとおり報じた。

- 欧州委員会は、空港への国家助成を厳しく取り締まることを検討中。欧州委員会は先週、空港、航空会社及び規制当局に対し、質問状を送付。今年始めに予定する中間報告において、空港への健全な国家助成政策を策定する。航空会社へ送付された質問状では、補助の程度、空港使用料がルート選定に影響するかどうか、空港は輸送量獲得のために誘導策を講じているか、を質している。
- 欧州委員会は、過去10年間、航空会社への国家助成を排除したが、空港に関しては、互いの競争が無く、国家助成は、同様の競争歪曲効果を持たないとしてきた。
- しかし、ライアンエアとシャルルロワ空港(ベルギー)との関係(地域政府がライアンエアのホテル代の支払を援助)の調査を通じ、空港への助成に注目が集まった。調査結果発表は、今年の第1四半期と見られる。
- また、欧州裁判所による最近の事実認定によっても、空港間に競争があるとの確証が深まった。
- 欧州第一審裁判所は、2000年12月の判決において、Aéroports de Parisは、ビジネス活動

に関係しているがゆえ、欧州委員会の判断に委ねられるべきとした。昨年 7 月には、欧州委員会はオランダに対し、スキポール空港の法人税の適用除外は、国家助成に当たることから、これを中止するよう要請した。

(制度) 航空資格の相互承認

- 1991 年 12 月 16 日採択閣僚理事会指令(91/670/EEC)、1992 年 6 月 1 日までに加盟国は実施。

(内容)

操縦士等の資格を一定条件下で相互に受け入れる。

(制度) 航空機安全基準の相互承認

- 1991 年 12 月 16 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.3922/91) 、1992 年 1 月 1 日実施。
- 改正提案:1996 年 5 月 3 日提案閣僚理事会規則案(COM(1996)186 final)(廃案)
- 改正:1996 年 11 月 13 日採択欧州委員会規則((EC)No 2176/96)
- 改正提案:1998 年 12 月 21 日提案閣僚理事会規則案(COM(1998)759 final)
- 改正:1999 年 5 月 25 日採択欧州委員会規則((EC)No 1096/1999)
- 改正提案:2000 年 3 月 24 日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2000)121 final)
- 改正:2000 年 12 月 28 日採択欧州委員会規則((EC)No 2871/2000)
- 再検討提案:2002 年 2 月 4 日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2002)30 final)
- 再検討提案:2004 年 2 月 17 日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2004)73 final)

(内容)

JAA(Joint Aviation Authorities)が策定した技術的要件(JAR)を取り込むことにより、設計、製造、運航、整備等の要件を調和し、証明書の相互承認を行う。

(関連)

COM(1996)186 final は、JAR23 のカバーしていない航空機と回転翼機に関し、JAA の採択した対空性基準を採り入れるもの。欧州議会は 1996 年 9 月 18 日、第一読を了した。2001 年 12 月 21 日採択 COM(2001)763 final により提案は取り下げられた。

COM(1998)759 final は、EU 域外第三国との耐空証明等の二国間相互承認協定が締結されるまでの暫定措置として、第三国証明書の受け入れに関する規定を整備する等を内容とする改正案。欧州議会は 1999 年 3 月 23 日第一読を了し、提案を承認した。

COM(2000)121 final は、JAA が策定した技術的要件 JAR-OPS 1 を EU 法令へ取り入れることを提案するもの。欧州議会は 2001 年 1 月 18 日、第一読を了し、運航乗務員及び客室乗務員の飛行・任務時間の制限及び休息の要件に関しては、労使協議の結果を第二読時に規則改正案に取り込むとした。また、2001 年 5 月 1 日までに労使協議がまとまらないときには、2001 年 7 月 1 日までに独自のテキストを準備するとした。2001 年 12 月 7 日の運輸相理事会は、結論文章の中で、「2001 年 9 月 21 日の特別欧州理事会が運輸相理事会に対し、乗務員の技術的訓練を含む保安対策強化を求めたことを想起し、議長は、客室乗務員の訓練に関する指令案及び JAR-OPS に関する規則案に関する審議を再開することを決定」とした。2002 年 2 月 4 日の再検討提案 (COM(2002)30 final)は、当初提案 COM(2000)121 final を、その後の欧州議会意見等を踏まえ

修正するもの。欧州議会が問題としていた、乗務員の飛行、任務及び休息の時間に関する規定が無いことに対しては、「運航者は、適用可能な要件に従い、飛行及び任務の時間の制限並びに休息期間を規定する、乗務員の予定表を作成しなければならない(サブパート Q)」を挿入した。当面は、適用可能な要件は既存の各国レベルのものであるが、将来的には、労使の話し合いの結論等を踏まえて調和する計画である。

(EC)No 2871/2000 は、JAR1、JAR25、JAR E 及び JAR TSO の改正に伴う付属書 の改正。

(制度) 航空分野の移動労働者の労働時間体系に関する労使合意

(「14. その他」にて記載のため省略)

(制度) 客室乗務員の訓練・資格要件の統一

- 提案:1997年7月22日提案閣僚理事会指令案(COM(1997)382 final)
- 再検討提案:1999年3月5日採択閣僚理事会指令案(COM(1999)68 final)

(内容)

航空機の客室乗務員の訓練・資格要件に関する統一基準を規定。

(関連)

1998年2月19日欧州議会は、第一読を了し、修正付きで提案を承認。これを踏まえ欧州委員会は COM(1999)68 final を提案した。2001年12月7日の運輸相理事会は、結論文章の中で、「2001年9月21日の特別欧州理事会が運輸相理事会に対し、乗務員の技術的訓練を含む保安対策強化を求めたことを想起し、議長は、客室乗務員の訓練に関する指令案及び JAR-OPS に関する規則案に関する審議を再開することを決定」とした。

(制度) 航空統計の調和

- 提案:1995年9月14日提案閣僚理事会規則案(COM(1995) 353final)

(内容)

航空機による旅客・貨物・郵便輸送の統計報告に係る加盟国の義務を規定。

(関連)

1996年2月29日欧州議会は、修正付きで提案を承認した。1996年3月「共通の立場」に基本合意。

航空旅客の権利と保護

(制度) 航空旅客の権利

- 提案:2000年6月21日採択(COM(2000)365 final)

(内容)

欧州委員会は2000年2月に、「EUにおける旅客の権利」と題するコンサルテーション・ドキュメントを公開し、2000年3月1日までの間、一般からの意見を求めたのに続き、2000年6月21日に提案文書を取りまとめた(COM(2000)365 final)。そして、2000年6月23日より第一段階として、旅客の権利(旅客憲章)を誰にでも理解しやすいような方法で空港等へ表示するキャンペーンを開

始した。これは、航空運賃、フライトの遅れ、搭乗拒否、情報不足及び荷物トラブルといった乗客の不満が増加していることを背景とする。また第二段階としてその内容を追加、拡充することを検討中であるとした。

(関連)

2000年10月2日、閣僚理事会は以下のとおり決議を採択した。

- 優先的な行動として、以下を実施すべき。
- 航空旅客向け情報の改善： 契約内容の明確化、遅延等の問題に関する迅速かつ正確な情報提供、航空会社のパフォーマンス比較が可能となる欧州レベルでの定期報告作成、により情報を改善する。
- 航空旅客の権利保護強化： 不当契約条件に関する閣僚理事会指令 93/13/EEC に照らし、契約条件には変更が必要なものがある。加えて、チケットの書き換え、予約の確認、予約後の料金変更、可能な補償、遅延時のチケット払い戻しに関し、検討がなされるべき。
- サービスの改善： 遅延時に例えばルート変更の余地を速やかに検討するとともに、最低限度の援助を行う。身体障害者など特別な援助を必要とする乗客のニーズを考慮する。荷物の紛失、遅れ又は損傷時のサービスを改善する。
- 苦情対応： 航空会社、空港、旅行代理店及びツアー・オペレーターは、苦情の提出をしやすくし、期間内で処理する。2000年5月25日採択閣僚理事会決定(消費者からの苦情の法廷外での解決のための各国組織に係る共同体ネットワーク)に基づき、所要の仕組みを整備する。
- 関係者に対しこれらの行動をボランティアな措置として実施・継続する(早期に着手し、2001年5月までに完了する)よう要請する。その実施状況を監視するとともに、これが失敗した場合には、法的手段を検討することになる。
- 搭乗拒否の場合における乗客保護強化を図るべき。
- 事故時の航空会社責任に関する閣僚理事会規則(EC)No 2027/97 の修正案及びモントリオールの承認に関する提案について、常駐代表委員会(コレペール)に直ちに検討を行うよう指示する。

2001年4月25日、欧州議会運輸委員会は、航空旅客と健康問題(エコノミー症候群等)に関する公聴会を実施した。

[業界自主コミットメント]

2001年5月10日、AEA(欧州民間航空協会)及びACI(国際空港協議会)は、航空旅客に関する自主コミットメントを発表した。概要は以下のとおり。

= AEAの旅客サービス・コミットメント(AEAプレス・リリースより) =

- 航空旅客サービス・コミットメントは、航空旅行者代表、欧州各国政府及び欧州委員会との協議の上とりまとめられたもの。
- 今後、各航空会社は、当該コミットメントに署名を行うとともに、それに沿ったサービス計画の作成(公表並びに欧州委員会及び各国政府へ提出)、スタッフ訓練プログラムの立ち上げ、コンピュータ・システムの変更を行う。

- 署名のプロセスは各国ごとに決められる。モニタリングについては、欧州オンブズマンが必要かどうかという点が今後の検討課題。
- 米国での同様のコミットメントでは、適用範囲を国内便に限定しているのに対し、AEA では必ずしも共同体域内便に限定していない。多くの EEA 加盟航空会社は、ワールドワイド・ネットワークに適用する意向。
- 航空旅客サービス・コミットメントで契約上の義務がカバーされていないのは、不公正契約条件に関する EC 指令との整合性を確保するため、運送条件のベースとなっている IATA 推奨プラクティスが全面修正されたことによるもの。
- 航空旅客サービス・コミットメントは、以下の 14 項目からなる。
 - 直営アウトレットでの最低運賃の提示
 - 支払後における運賃の尊重
 - 旅客への遅延、欠航及び到着地変更の通知
 - 遅延時の旅客支援(二時間超の遅延の際の軽食、食事、宿泊設備提供等)
 - 荷物の早急なデリバリー(到着ホールへの早急なデリバリー。ロスト・バゲージの 24 時間以内の配達及び支援提供)
 - 電話予約の確保又は 24 時間以内のキャンセル(電話予約について支払をしていなくとも最低 24 時間は予約を確保することを可能とするか、又は、予約時に支払を要求する場合でも 24 時間まではペナルティ無しキャンセル可能とする)
 - 迅速な払い戻し(クレジットカードによる購入の場合 7 日営業日以内の払い戻し、現金又は小切手による購入の場合 20 日営業日以内の払い戻し等)
 - 身体障害者等への支援
 - 搭乗後の大幅遅延時における旅客のニーズへの対応(食事、水、洗面所、医療の提供等)
 - チェックイン迅速化のための措置
 - 強制的な搭乗拒否の削減(最初にボランティアを募集等)
 - 旅客への商業上及び運航上の条件に関する情報の提供(予約時に、運賃に付された条件、運航実施者の名前等の情報を提供。予約確認状又はチケットとともに、荷物許容範囲と責任限度、客室内荷物許容範囲等の情報を提供。要求に応じ、超過荷物へのチャージ等に関する情報を提供)
 - 運航実施者に関する情報の提供
 - 旅客の苦情への対応(書面による苦情の受付より 28 日以内に本質的な回答を提供等)
- = ACI の自主コミットメント(欧州委員会プレス・リリースより) =
- 長時間の遅延に対応するプラン、チェックイン及び荷物取扱いのための適切なインフラ、装置のメンテナンス、清潔、旅客への情報提供、苦情処理に関するもの。空港は、それぞれのパフォーマンスに関し、定期的に報告書を作成する。
- = 欧州委員会見解(欧州委員会プレス・リリースより) =
- これらの自主コミットメントを歓迎する一方、モニタリングの方法、紛争の裁判所以外での解決、身体障害者支援の資金、空港のパフォーマンスに関する報告について、検討を行う必要がある。また、自主コミットメントを補完するため、以下の法案が必要不可欠である。
 - 航空会社責任に関する規則案(2000 年夏提案済み。モントリオール条約のルールを欧州共同体航空会社の全ての便に適用)

- 航空会社のパフォーマンス比較を内容とする定期消費者情報に関する枠組み
- 搭乗拒否、欠航及び長時間遅延時における旅客への補償と支援に関する提案(数ヶ月のうち提案予定)
- 航空会社の契約に関する最低要件に関する法令案(2001年末に提案予定)
2001年6月27日・28日の運輸相理事会は、自主コミットメントを歓迎するとしたが、モニタリングの問題が扱われていないことを指摘した。
自主コミットメントは、2002年2月14日発効した。

欧州議会は2001年9月5日、報告書を採用した。この中で欧州議会は、欧州委員会に対し、長距離飛行の健康リスク(特に深部静脈血栓症)に関して、独自の研究を行うため、EU研究予算から至急資金を配分するよう要求した。

(制度) 搭乗拒否・キャンセル時等の航空旅客への補償等

- 1991年2月4日採択閣僚理事会規則((EEC)No.295/91)。1991年4月8日実施。
- 改正提案:1998年1月30日採択閣僚理事会規則案(COM(1998)41 final)(廃案)
- 改正提案:2001年12月21日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2001)784 final)
- 2004年2月17日公布欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No 261/2004)

(内容)

2004年2月17日付EU官報に、搭乗拒否・キャンセル時等の航空旅客への補償等に係る欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No 261/2004)及び欧州委員会声明が掲載された。同規則により、旧規則((EEC)No295/91)は廃止される。同規則等の概要は次のとおり。

1. 適用範囲(第3条関係)

本規則は、域内空港発のフライトに搭乗する旅客、共同体航空会社が運航する域内空港向けのフライトに搭乗する旅客(第三国で補償等を受けられない場合)に適用する。

ただし、旅客は確認された予約を有していなければならず、また、出発時間の45分前までに(又は航空会社、旅行会社が設定した時間までに)チェックインしなければならない。

2. 航空旅客への補償等

(1) 搭乗拒否時の措置(第4条等)

搭乗拒否を行うことが予測される場合には、搭乗予定旅客の中からボランティアを募集しなければならない。ボランティアの数が不十分な場合、航空会社は旅客の意に反し搭乗拒否を行うことができるが、その場合には、当該旅客に対して次の補償等を行わなければならない。

- ・ 1500km未満のフライト：250ユーロ
- ・ 1500km-3500kmのフライト、1500km以上の域内フライト：400ユーロ
- ・ 3500km以上のフライト：600ユーロ

(2) フライト・キャンセル時の措置(第5条等)

旅客は、還付金の受領(そもそもの旅行計画の目的が果たせない場合)や最も早い代替便への変更等の選択を行うことができる。また、代替便を使用する場合には、待ち時

間時の食事等の提供を、1日以上遅れる便を利用する場合には更に宿泊先等の提供を受けることができる。

(3) フライト遅延時の措置(第6条等)

フライト遅延時(1500km未満のフライトで2時間以上、3500km以上のフライトで4時間以上等)には、旅客は、待ち時間時の食事の提供等を受けることができる。また、1日以上遅れる場合には更に宿泊先等の提供を受けることができる。更に、5時間以上遅れる場合であって、当該フライトではそもそもの旅行計画の目的を果たせないときは、還付金を受領することができる。

3. その他

(1) 施行時期(第19条)

2005年2月17日より施行

(2) 欧州委員会声明

欧州委員会は、航空以外の輸送モード(特に、鉄道、海上交通)について、乗客保護に係る欧州共同体の措置を拡大するために、ボランタリーなアグリーメントの促進や提案を行う意向であることを想起する。

(旧規則の内容)

航空会社がオーバーブッキングにより搭乗を拒否した場合の補償内容を規定しており、強制的に降機させられる利用者に適用される。ボランティア募集については、規則では要求していないし、ボランティアへの補償については航空会社との交渉に委ねられている。本規則は、EU加盟国に直接適用される。概要は以下のとおりである。

- EUの空港においてDB(denied boarding: 搭乗拒否)に直面した場合には、旅客が公平な取扱いと適切な補償を受けることができなくてはならない旨要求。
- 航空会社は、オーバーブッキング時のルールを定めておかなければならず、当該ルールには、搭乗を取りやめる用意のあるボランティアの募集の可能性も含めなくてはならない。
- 旅客が予約を確約された旨を示す有効な航空券を有しており、EUの空港にチェックインの終了時間までに到着した場合に、航空会社がオーバーブッキングを理由としてDBしたならば、以下のルールが適用される。
 - 航空会社は、次の選択肢を乗客に提供しなければならない。
 - 行程中の搭乗のできなかった部分の航空券につき、料金をペナルティ無しに払い戻すこと
 - できるだけ早い便で最終目的地に行けるよう、ルートを変更すること
 - 旅客の都合の良い後日へ、ルートを変更すること
 - 航空会社は、次のとおり、最低限度の現金での補償を支払わなければならない。ただし、補償額は航空券の料金を超えるものである必要はない。現金でなくクーポン券や他のサービスで支払うことができるのは、旅客の同意のある場合のみである。
 - 3,500kmまでのフライトの場合、150ユーロ(遅れが2時間未満であれば75ユーロ)
 - 3,500kmを超えるフライトの場合、300ユーロ(遅れが4時間未満であれば150ユーロ)
 - 航空会社は、次の援助を無量で提供しなければならない。
 - 目的地への電話、テレックス、ファックス

- 待ち時間に見合う合理的な食事・軽食
- 一泊以上の宿泊が追加で必要な場合には、宿泊設備
- 代わりの空港への代替便を旅客が受け入れた場合には、当初目的地までの輸送
- 購入した航空券のクラスより低いクラスへ搭乗となった場合には、旅客は差額の払い戻しを請求できる。
- パッケージ・ツアーでの旅行の場合、航空会社はオペレーターに対し補償を支払わなければならない。オペレーターは、集めた補償の全てを旅客に渡さなければならない。
- 以上の補償や援助は、航空会社に対し旅客が申請しなければならないものであるべきではなく、当然のこととして航空会社から提供すべきものである。

(関連)

1998年1月30日欧州委員会は、補償額下限の引き上げ等を内容とする閣僚理事会規則(EEC)No 295/91の改正案(COM(1998)580 final)を提案したが、本提案はブロックされ審議はストップした。

AEA(欧州民間航空協会)が2001年5月10日に発表した自主コミットメントには、「強制的な搭乗拒否の削減(最初にボランティアを募集等)」が盛り込まれている。エール・フランスやBAでは、それ以前よりボランティア募集を実施していた。

[旅客権利保護強化]

欧州委員会が2001年12月21日に採択した「搭乗拒否及び航空便の欠航又は大幅な遅れの際における航空旅客への補償及び支援に関する共通ルールを規定する規則案」(COM(2001)784 final)の概要は次のとおり。

= 経緯 =

- AEA(欧州航空協会)は2001年5月、サービスの質の向上に関するボランタリー・コミットメントを公表したが、搭乗拒否(DB: Denied boarding)及び欠航の際の補償及び支援については、盛り込まれていない。
- 旅客の保護改善が必要であり、欧州委員会コミュニケーション(2000年6月21日採択COM(2000)365 final)では、DB時の補償の改善に関する規則(EEC)No. 295/91の改正案(1998年提案。ジブラルタル問題のため閣僚理事会でブロック)を撤回し、欠航も対象とした更に強力な提案を行うとしていた。

= 改正案の要点 =

- DB対策として、オペレーターはまず最初に、ボランティア募集を行わなければならないこととする。ボランティアの同意した利益を付与するとともに、代替フライトかチケットの払い戻しかの選択肢を与える(EUでは1,000人当たり1.1人のDBが発生しているが、既にこの制度を導入している米国では、わずか0.1人となっている)。
- DB時の補償額を引き上げる(ビジネス・クラスの運賃レベルの倍程度)。
- DB時のその他の旅客権利も拡充(帰り便の確保など)。
- 欠航も規則の対象とするが、オペレーターの責任外である場合は除く。旅客へコンタクトを取り、予約を取消に応じるボランティアを募集しなければならない。空港へ現れた旅客に対しては、DB時と同じ補償を提供する。

- 大幅な遅れの場合、代替のフライトへの変更又はチケットの払い戻しを可能とする。
- 規則の対象範囲を、定期便以外にも拡大。
- 第三国から EU 域内への便の場合には、第三国で補償や支援を受けていない場合のみを対象とする。

2002年3月26日の運輸相理事会結論文書では、COM(2001)784 finalに関し、「補償のレベル、第三国航空会社への効力、パッケージ・ツアー法令又は航空会社の自主約束との重複のリスク、チャーター便を対象とすべきか否か、について詳細な検討が必要」とされた。

2003年10月15日、調停委員会は搭乗拒否時等の補償に係る改正指令案の共同案を承認した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

昨日開催された調停委員会において、閣僚理事会及び欧州議会は、搭乗拒否時等の補償に係る改正指令案について合意に達した。当該合意は、欧州議会の絶対多数及び閣僚理事会の特定多数決によって採択されなければならない。当該合意の主な内容は次のとおり。

- フライト遅延時の乗客支援

フライトが遅れる場合、乗客は食事サービスの提供と電話をかける権利を有する。更に、予定出発日の翌日以降のフライトになる場合には、乗客はホテルの宿泊とホテル・空港間の送迎を受ける権利を有する。5時間以上遅れる場合であって、当該フライトではそもそもの旅行計画の目的を果たせないときは、乗客は7日以内に還付金を受領する。

- チェックイン時間

本規則に基づく措置を受けるためには、乗客はフライトの確認された予約を有していなければならない。また、他に規定がない限りは、出発時間の45分前までに(又は航空会社、旅行会社が設定した時間までに)チェックインしなければならない。

- その他の輸送モードへの適用拡大

欧州委員会は、鉄道、海上交通等の他の輸送モードについて、乗客保護に係る欧州共同体の措置を拡大する提案を行う意向であることを表明する。

(制度) 航空会社のパフォーマンスに関する情報公開制度

■ 2000年11月30日付欧州委員会協議資料

(内容)

欧州委員会は、2000年6月のコミュニケーション(COM(2000)365 final)において、EUにおける旅客保護改善のための包括的政策を打ち出した。その中の一つの柱が、航空輸送サービスの質に関する消費者情報の公開であった。

欧州委員会は、この情報公開システムに関し、全ての関係者との協議を開始(2000年11月30日協議資料をウェブサイトにて公開。2001年2月16日までに意見を受付)した。当該システムの主な特徴は以下のとおり。

- フライトの定時性、フライトのキャンセル、オーバーブッキングによる搭乗拒否、荷物の紛失・損傷といった、サービスの質に関する指標に焦点を当てる。
- EU内において交通量の多いルートで運航をしている航空会社に対し、通報システム(データの強制的提供)を適用する。
- データの入手・加工並びにその公開・周知を行う適当な者を選定する。

- 出発航空と到着空港をベースとした、航空会社間のパフォーマンスの比較ができる統計を定期的に公表する。

欧州委員会は、協議の結果を受けて、航空会社に対し信頼性のあるデータの提供を要求するための法令を提案する意向である。

(制度) 事故時の航空会社責任

- 1997年10月9日採択閣僚理事会規則((EC)No.2027/97)、1998年10月17日実施。
- 改正提案:2000年6月6日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2000)340 final)
- 再検討提案:2001年5月21日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2001)273 final)
- 改正:2002年5月30日公布欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No889/2002)

(内容)

ワルソー条約に関連し事故時の航空会社の責任限度額を調和する(最低責任賠償額を10万SDRとする等)。

(関連)

[モンテリオール条約への署名と批准]

1999年9月9日、欧州委員会は1999年モンテリオール条約(ワルソー条約により確立された70年前からの責任体系に置き換わるもの。発効には30カ国による批准が必要)へのEUとしての署名を閣僚理事会に提案。背景には、(EC)No.2027/97により欧州の航空会社を利用するEUの乗客は十分に保護されているものの、その他の場合には補償内容の不十分なワルソー条約が適用されていることがある。1999年12月9日及び10日に開催された運輸相理事会では、モンテリオール条約への共同体の署名に関する決定が採択され、1999年12月9日に署名された。2000年7月14日に欧州委員会は、共同体のモンテリオール条約への批准に関する閣僚理事会決定案(COM(2000)446 final)を提案した。2001年1月16日欧州議会は、本提案につき了承した。2001年4月の運輸相理事会は、共同体による批准に関し決定を採択した。また、EU加盟国及び欧州共同体の批准書は、2002年12月31日までに同時にデポジットされるべきとした。2001年7月18日付EU官報に閣僚理事会決定(2001年4月5日採択2001/539/EC)として掲載された。

[モンテリオール条約実施]

また、モンテリオール条約の内容を国内線を含む共同体の全ルートで実施するため、荷物及び遅延に関しての同条約の内容(荷物のロスト又は損傷につき1000SDR、遅延によるダメージにつき4150SDR)を追加する修正案(COM(2000)340 final)が提案された。2001年4月5日欧州議会は、修正意見を付して第一読を了した。それを踏まえ欧州委員会は再検討提案(COM(2001)273 final)を採択した。2001年6月27日・28日の運輸相理事会は、共通の立場について合意(正式な採択は言語に関するチェックを経てから)に達した。2001年12月19日閣僚理事会は、「共通の立場」を正式に採択した。2002年3月12日欧州議会は、「共通の立場」を承認した。

(EC)No889/2002)は、1999年に合意されたモンテリオール条約との調和を図るものであり、概要は次のとおり。

1. 乗客の傷害又は死亡について責任限度額はない。10万SDRまでの損害については、

航空会社は賠償請求に抗弁することはできない。それ以上の額については、航空会社は、過失のないことを証明し、防御することができる。

2. 遅延による航空会社の責任限度額は、乗客については 4150SDR、また、荷物については 1000SDR とする。
3. 荷物の紛失、損害による航空会社の責任限度額は、1000SDR とする。

(制度) 航空事業者の保険要件

■ 提案：2002年9月24日欧州議会・閣僚理事会規則案 (COM(2002)521final)

(規則案概要)

第1条(目的)

本規則の目的は、航空運送事業者が、共同体域内の運航、域内から域外への運航、域外から域内への運航を行うために又は加盟国の領域を上空通過するために、遵守しなければならない乗客、荷物、郵便、積荷、第三者に係る保険に関し最低保険要件を規定することである。

第2条(適用範囲)

この規則は次の事項に適用する。(小型の飛行機等につき適用除外規定あり。)

- (a) 定期、不定期にかかわらず、共同体域内空港を発着又は加盟国の領域を上空通過する航空運送事業者
- (b) 共同体域内空港を発着又は加盟国の領域を上空通過し無償で乗客、荷物、郵便、積荷を運送する航空運送事業者
- (c) 加盟国又は他国の政府専用機による乗客、荷物、郵便、積荷の航空運送

第3条(定義) (略)

第4条(保険の原則)

共同体域内で登録された共同体航空運送事業者、共同体域内で登録された航空機を運航する航空運送事業者、共同体域内の運航又は共同体領域を上空通過する航空運送事業者は、加盟国領域での損害責任に関し、保険がかけられていなければならない。

第5条(遵守)

- 1 共同体法令又は運航免許が発行された国等の法令により認可された保険会社により、保険がつけられていなければならない。
- 2 第三国で登録された航空運送事業者は、第一項の代わりとして、運航免許を発行した国にあるキャッシュ・デポジット又は銀行証明等の保証を提供しなければならない。
- 3 航空運送事業者は、第一項に基づく保険証明書又は第二項に基づく保証をそれぞれの運航スケジュールの開始時期に当該加盟国当局に寄託しなければならない。(当該加盟国の定義あり。)

4、5 (略)

第6条(乗客、荷物、郵便、積荷責任)

- 1 乗客を運送する場合、航空運送事業者は、乗客の死傷に係る責任を乗客一人当たり最低 25万 SDR カバーするための保険がかけられていなければならない。
- 2 (短期間のリース契約により運航している航空機に係る規定)
- 3 積荷を運送する場合、航空運送事業者は、積荷の破壊、紛失等が起きた際の損害に係る責任を 1kg あたり最低 17SDR カバーするための保険がかけられていなければならない。

4 郵便を運送する場合、加盟国は、国籍等による差別なしに最低保険要件を設定しなければならない。

5 (略)

第7条(第三者責任)

1 (略)

2 航空運送事業者は、事故、戦争、テロ時の第三者への損害に対する保険がかけられていなければならない。最低保険要件は、次のとおり。

第一カテゴリー：最大離陸重量 25 トン未満 8000 万 SDR

第二カテゴリー：最大離陸重量 50 トン未満 2 億 7000 万 SDR

第三カテゴリー：最大離陸重量 200 トン未満 4 億 SDR

第四カテゴリー：最大離陸重量 200 トン超 6 億 SDR

3 加盟国内の空港を発着又は加盟国領域の上空通過する航空運送事業者は、第二項の最低保険要件にいつでも遵守していることを証明しなければならない。

4 (短期間のリース契約により運航している航空機に係る規定)

5 (略)

第8条(執行)

1 加盟国は、領域内の空港を使用する航空運送事業者、運航免許を発行した航空運送事業者等が規則の規定に適合することを検証するために、定期検査を行わなければならない。

2 (略)

3 加盟国は、規則の条件に適合していないとみなした場合、航空運送事業者が共同体域内へのルートにアクセスすることや上空通過することを拒否しなければならない。

4 加盟国は、航空機が着陸した後に規則の条件に適合していないとみなした場合、当該航空運送事業者が規則に基づく有効な保険証明書を示さない限り、離陸を許可してはならない。

第9条(委員会) (略)

第10条(報告及び協力)

1 欧州委員会は、本規則施行後 3 年以内に欧州議会、閣僚理事会に本規則の運用について報告しなければならない。

2 加盟国は、要請に基づき、本規則の適用に係る情報を欧州委員会に提出しなければならない。

第11条(施行時期)

本規則は、EU 官報公布されてから 20 日後に施行する。

(関連)

2002 年 7 月 2 日、欧州委員会が航空保険に係る現状につき公表した。資料の概要は次のとおり。

1. 本日採択されたコミュニケーションにおいて、欧州委員会は米国における同時多発テロ以降の航空保険に係る進捗状況を評価している。欧州委員会は、航空業界における相互保険のスキームを構築する動きを歓迎する。10 月の運輸相理事会において商業保険市場において生まれ てきた機会の分析や相互保険スキームの設立可能性に係る審議が終了するまでは、加盟国は現在の政府支援制度の延長を選ぶことが可能である。

2. 相互保険による解決策について航空セクターは更なる作業を行わなければならないと欧州委員会は考えている。相互保険スキームは、域内の競争法や GATS の規定に合致しなければならない。ICAO スキームと Eurotime スキームのメリットについて、10 月の運輸相理事会で議論される予定である。
3. 現在の政府保険は Eurotime や ICAO スキームが審議されている間、10 月 31 日まで更に 4 ヶ月延長することができる。しかしながら、延長する場合には欧州委員会の認可を求めて通知されることが必要である。
4. 欧州委員会は航空保険分野において、今後(1)事業免許発行に際しての最低保険額に係る提案と(2)保険のリスクを超えた甚大な被害が起きた際に補償する基金に係る提案の 2 つの新しい提案を行う予定である。

2002 年 9 月 24 日、欧州委員会が航空保険に係る提案を行う旨公表した。資料の概要は次のとおり。

1. 総論

同時多発テロの結果、航空事業者は突然保険がない状況にされ、政府が介入し保険会社の役割を引き受けなければならなかった。市場条件への早期の復帰を容易にし、航空セクター、保険セクター双方の信頼を回復するため、欧州委員会は、EU 域内を飛行する全ての航空事業者に対し最低保険要件を導入する法的提案を行う。さらに、欧州委員会は、2002 年 10 月 31 日以降に現行の政府支援措置を維持しない決定がありうることに言及しつつ、相互基金に係る主な動向を公表している。デ・パラシオ委員は、次のとおり述べている。「同時多発テロの結果、航空業界は最も被害を受けた。欧州委員会は、適当な保険による保証を得る際の持続的な障害に終止符を打つことを目的とする。EU 空域で運航している事業者間の(自由化された市場における欧州の航空事業者間だけでなく世界レベルでの種々の競争者と比較して)公平な競争の場を確保することは我々の責務である。新たな脅威に直面しつつ、我々は民間の保険市場へ戻ることに賛成するとともに、特に民間セクターが予期せず撤退した場合の、相互代案の創設を擁護している種々のレベルでの現在の考えに貢献しなければならない。」

2. 航空事業者に対する保険要件

規則案は、共同体域内を飛行する航空事業者に対する法的な確実性を定め、透明性のある、非差別的な、調和された最低保険要件の適用を確保する。本案は、乗客、荷物、積荷、郵便、第三者に対する責任に係る最低保険要件を設定することにより、国籍によらず全ての航空事業者に対し公平な競争の場を導入する。

(1) 乗客及び荷物

全ての航空事業者は、乗客一人当たり最低 25 万 SDR の責任をカバーする保険がかけられていなければならない。

(2) 積荷

全ての航空事業者は、1 キロ当たり最低 17SDR の損害責任をカバーする保険がかけられてい

なければならない。

(3) 郵便

加盟国は、国籍等によらない、非差別的な最低保険要件を設定しなければならない。

(4) 第三者

全ての航空事業者は、事故時、戦争・テロ時の第三者への損害に対する最低保険要件を常時遵守することを証明するか又は保険がかけられていなければならない。(最低保険要件:最大離陸重量が 20t 超の航空機については 600 万 SDR。)

3. 相互基金に係る選択肢

欧州委員会は、保険市場の現況や検討されている種々の選択肢について概観する。同時多発テロ以降、ICAO や米国、欧州の航空業界は、戦争・テロ時のリスクに係る第三者への責任をカバーする相互スキームについて作業を行っている。加盟国による航空業界への保険に係る政府支援の導入、航空保険市場の進展につき慎重な調査を行い、欧州委員会は Eurotime スキームや Global Time スキームの創設について検討を行った。7月2日には、商業市場を不必要に制限しないこと、政府の支出は可能な限り制限されること、明確な戦略を有していること及びICAOメンバーの大国が当該スキームに参加することを確保する、十分な、セーフガードがあることを条件とし、ICAOの相互基金スキーム創設につき、慎重かつ肯定的な信号を発した。

欧州委員会は、国際的なレベルが好ましいものの、必要な場合には、米国業界で予見されているような欧州の基金創設の可能性も構想する、相互基金に係るポジションを維持し続けている。

欧州委員会は、相互基金スキームを創設することは、航空事業者(第三国からの航空事業者を含む。)が入手可能な保証金を得ることを可能にし、提案された最低要件に適合することを支援するものであると考えている。

さらに、欧州の現在の市場状況は、同時多発テロによる影響を受けていないようである。航空事業者、空港、サービス提供者は、入手可能な条件で市場において保険を購入することができるようになってきており、受け入れ可能な商業的な航空保険の状態に戻ってきたことを示唆している。ルクセンブルク、スウェーデン、デンマークは政府支援措置を撤回しており、9月未までに限定している加盟国(アイルランド、ギリシア、オランダ、オーストリア、フィンランド、英国)もある。こうした状況は、いくつかの加盟国に対して国内スキームのレベルや保険料を調整することを誘発するものである。それゆえ、2002年10月31日以降に政府支援措置を延長しないことが示唆される。

それにもかかわらず、欧州委員会は、種々の第三国(特に日本、米国)における保険に係る政府支援の現状について注意深く監視していく(政府支援は、欧州の航空事業者と比較して当該国の航空事業者に競走上有利な面を与えうる。)

これらの最終的な進展及び相互基金創設に係る機会を検討するための種々の傾向については、10月3日にルクセンブルクで開催される次回の運輸相理事会において入念に議論される予定である。

航空安全

(制度) 欧州航空安全庁(EASA: European Aviation Safety Authority)創設等

- 2000年3月21日採択欧州委員会ワーキング・ドキュメント(COM(2000)144 final)
- 提案:2000年9月27日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2000)595 final)

■ 2002年9月7日公布欧州議会・閣僚理事会規則 (No.1592/2002)

(内容)

2002年9月7日、EU官報に航空分野における共通規則及び欧州航空安全庁設置に係る欧州議会・閣僚理事会規則 (No.1592/2002) が掲載された。同規則の概要は次のとおり。

1. 原則

- (1) 本規則は、航空機本体、航空機部品等の設計、生産、整備、運用や当該事項に携わる職員及び組織に適用される(軍、警察関係等のものについては除外。)(第1条関係)
- (2) 本規則の目的は、高い統一したレベルの欧州の航空安全の確立・維持すること。(第2条関係)

2. 主要な要件

- (1) 欧州航空安全庁又は加盟国が安全管理を確保する組織によって設計・生産された航空機、加盟国で登録された航空機、第三国で登録され加盟国が運航の安全管理を確保する事業者によって使用される航空機は本規則に適合しなければならない(安全管理にかかる権限が第三国に委ねられているもの、共同体の事業者によって使用されていないものを除く。)(第4条)
- (2) 航空機は、附則第一に規定された耐空要件に適合しなければならず、航空機部品等はシカゴ条約附則第十六に規定された環境保護要件に適合しなければならない。(第5,6条)
- (3) 加盟国は、更なる技術的要件・評価を行うことなく、本規則に基づき発行された証明書を承認しなければならない。(第8条)
- (4) 欧州航空安全庁又は加盟国航空当局は、欧州共同体・第三国間の承認協定で規定されているように、第三国航空当局の発行する証明書に基づき、証明書を発行することが出来る。欧州共同体により締結された協定がない場合、加盟国又は欧州航空安全庁は、本規則施行前に締結した第三国との協定を適用することにより、当該第三国当局の発行した証明書に基づき、証明書を発行することができる。欧州委員会は、加盟国・第三国間の協定の規定が本規則の規定と同等でないと判断した場合等は、加盟国に対し協定の修正や適用延期等を要求することができる。(第9条関係)

3. 欧州航空安全庁

<業務>

- (1) 本規則を実施するため、欧州航空安全庁を設置する。(第12条)
- (2) 欧州航空安全庁は、欧州委員会への意見具申、証明書の発行等を行う。(第13条関係)
- (3) 欧州委員会が基本原則等に係る案を準備することを補佐するため、欧州航空安全庁は原案を策定しなければならない。(第14条関係)
- (4) 欧州航空安全庁は、型式証明の基準の確立・通知、型式証明、環境証明の発行等を行う。(第15条関係)

(5) 欧州航空安全庁は、加盟国の本規則の適用を監視するため、検査を実施しなければならない。(第 16 条関係)

< 内部組織 >

- (1) 欧州航空安全庁は、欧州共同体の組織であり、法人格を有し、長官により代表され、また、加盟国の合意の上で、地方支分局が設置できる。(第 19 条)
- (2) 欧州航空安全庁の職員は、EU 職員に係る関連法令が適用される。(第 20 条関係)
- (3) 欧州共同体の特権及び免除に関する議定書は、欧州航空安全庁に適用される。(第 21 条関係)
- (4) 運営委員会を設置する。運営委員会の主な機能は、次のとおり。(第 24 条)
 - 長官の任命
 - 年次報告書の採択、欧州委員会等への配布(毎年 3 月 31 日が期限)
 - 作業計画の採択、欧州委員会等への配布(毎年 9 月 30 日が期限)
 - 証明業務を各国航空当局等へ割り当てるガイドラインの採択
 - 長官の意思決定手続の策定
 - 欧州航空安全庁の予算に係る職務の遂行
 - 料金に係る規則に係る意見具申
 - 手続規則の策定
- (5) 運営委員会は、各加盟国からの代表者と欧州委員会からの 1 人の代表者で構成される。委員の任期は 5 年、再選可能。第三国からの代表者の参加及び条件は、第 55 条に規定された取決めに基づき確立される。(第 25 条関係)
- (6) 運営委員会は、議長、副議長を選出する。議長、副議長の任期は 3 年、再選可能。(第 26 条関係)
- (7) 運営委員会は年に少なくとも 2 度開催され、議長又は 3 分の 1 以上の委員の要求で追加して開催される。長官は運営委員会の審議に参加する。(第 27 条関係)
- (8) 委員の 3 分の 2 の評決で運営委員会は意思決定を行う。(第 28 条関係)
- (9) 長官は、欧州航空安全庁を管理する。主な義務・権限は、次のとおり。(第 29 条関係)
 - 欧州航空安全庁の施策の承認
 - 検査・調査の決定
 - 年次報告書案の準備、運営委員会への提出
 - 欧州航空安全庁の歳入及び歳出の概算の作成
- (10) 長官は、欧州委員会の提案に基づき、運営委員会の委員の 4 分の 3 以上の評決で任命・解雇される。長官の任期は 5 年、再選可能。(第 30 条関係)
- (11) 欧州航空安全庁に、1 以上の訴追委員会をおく。(第 31 条関係)
- (12) 訴追委員会は、議長と 2 人の委員で構成され、それぞれ欧州委員会が採択した候補者リストから運営委員会が任命する。委員の任期は 5 年、再選可能。(第 32,33 条関係)
- (13) 欧州航空安全庁の決定に対して訴追を行うことができる。(第 35,36 条関係)
- (14) 訴追委員会の決定に対し、欧州司法裁判所に提訴することができる。(第 41 条関係)

(15) 欧州航空安全庁の決定に対し、加盟国等は欧州司法裁判所に直接提訴できる。(第 42 条関係)

<業務方法>

(1) 本規則施行後可能な限り速やかに、運営委員会は、意見具申、証明等に係る透明のある手続を確立しなければならない。(第 43 条関係)

(2) 運営委員会は、意思決定に係る透明性のある手続を確立しなければならない。(第 44 条関係)

(3) 欧州航空安全庁は、本規則の適用の監視等につき、加盟国航空当局への検査を実施することにより欧州委員会を補佐する。(第 45 条)

(4) 欧州航空安全庁は、企業への必要な調査を、実施又は各国航空当局等に委任することができる。(第 46 条関係)

<財政要件>

(1) 欧州航空安全庁の歳入は、共同体分担金、欧州の第三国からの分担金、申請者の支払う料金、公表物に係る料金等で構成され、歳出には人件費、運営費等が含まれる。遅くとも毎年 3 月 31 日までに、運営委員会は、作業計画案とともに予算案を採択し、欧州委員会及び共同体と協定を締結した国宛送付しなければならない。欧州連合一般予算採択後に、運営委員会は予算及び作業計画を採択し、速やかに欧州委員会等へ送付しなければならない。(第 48 条関係)

(2) 遅くとも毎年 3 月 31 日までに、長官は、前年の歳入及び歳出の詳細を欧州委員会等に提出しなければならない。(第 49 条関係)

(3) 欧州航空安全庁発足後 3 年以内に及びその後 5 年毎に、運営委員会は、本規則の実施に関する独立した外部評価を委任しなければならない。(第 51 条関係)

(4) 運営委員会は、欧州委員会の合意等を受け、欧州航空安全庁の予算に係る規則を採択しなければならない。(第 52 条関係)

(5) 欧州委員会は、欧州航空安全庁と協議の上、料金に係る規則を採択しなければならない。(第 53 条関係)

4. 最終規定

(1) シカゴ条約締約国で、欧州共同体と協定を締結し本規則が規定する範囲の共同体法令を採択・適用している欧州の第 3 国の参加について、欧州航空安全庁はオープンである。(第 55 条関係)

(2) 欧州航空安全庁は、2003 年 9 月 28 日から第 15 条に基づく証明業務に取りかからなければならない(加盟国は、その後 42 ヶ月間の移行期間中、証明書を発行し続けることができる。)(第 56 条関係)

(3) 本規則は、EU 官報に掲載されてから 20 日後(第 5 条及び第 6 条は実施規則で定める日)に施行される。(第 58 条関係)

附則第一：第 5 条に規定された耐空要件

附則第二：第 4 条第 2 項に規定された航空機

(関連)

2002年9月27日、欧州委員会が欧州航空安全庁長官の募集手続を開始した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、欧州航空安全庁長官の募集手続を開始した。欧州航空安全庁は、最も高い航空安全レベルを明確にするために必要な技術的・科学的な助言を欧州委員会や加盟国に提供すること等を行うこととされており、遅くとも2003年9月には業務を開始しなければならない。欧州理事会が設置場所を決定するまでは、ブラッセルの欧州委員会の建物内に暫定的に置かれる。志願者は2002年10月31日までに申請しなければならない。

2003年7月14日、欧州委員会が欧州航空安全庁(EASA)長官が任命されたことを歓迎する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

2003年7月11日にブリュッセルで開催された EASA 運営委員会において、Patrick Goudou 氏が長官に任命された。デ・パラシオ委員は、EASA が航空安全分野において信頼できる、有効なプレーヤーとなることがこの任命により促進される旨等を述べた。

Patrick Goudou 氏は、53歳でフランス国籍、今までフランス防衛省(現在は航空整備サービス部門の長)に勤務している。

2003年10月2日、欧州委員会は欧州航空安全庁が9月28日より真に活動した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州航空安全庁は、9月28日より真に活動した。欧州航空安全庁の主な業務は、航空分野における高いレベルの安全性・環境保護を図ることであり、航空部品の証明書発行等を担う。従来までは、航空部品の証明はEU加盟国の業務であったが、将来的には、欧州航空安全庁が、EUワイドに承認される証明書を発行することになり、航空業界のコストを下げることになる。

最終的には、欧州航空安全庁は、次の事項に係る共通ルールの策定につきEUを支援するため、航空安全に係る全分野のノウハウを展開する。

- 航空機、航空部品の証明
- 航空部品の設計・製造事業場の証明
- 航空機、航空部品の整備
- 整備事業場・整備士の認可
- 乗員の免許 等

欧州航空安全庁設立に係る規則((EC)No1592/2002)では、型式証明等の欧州共同体の業務のための組織に限定されているが、欧州委員会は、他の分野にも拡大するため、規則の改正提案を徐々に行う予定である。

(規則成立までの経緯)

欧州委員会は1998年に閣僚理事会よりマンデートを受け関係国との協議を行ってきた。EASAは米国のFAA(Federal Aviation Administration)に相当。欧州委員会がワーキング・ドキュメント(2000年3月21日採択 COM(2000)144 final)を作成し、閣僚理事会での議論が行われた。

それを踏まえ欧州委員会は2000年9月27日に、EASAの設立を目的とした規則案を採択した。概要は以下のとおり。

= 役割 =

- EASAは、民間航空の安全性に係る規則と民間航空と環境との両立に関し責任を有し、特に、欧州共同体が共通基準を作成するのを支援し、共通基準が欧州で一律に適用され、あらゆるセーフガード措置が講ぜられるのを確保し、共通基準が世界レベルで採択されるよう推進する。
- 政治的干渉を排除して共通基準が作成されるよう、多くの先進産業国(例:米国)同様に、EASAの決定は行政長官(Executive Director)が行う。また、EASAは自ら、航空関連製品の承認のような、加盟国が個別に実施するよりも共同で実施した方がより効果的である一定の行政上の任務を行う。さらに、欧州委員会が共通ルールの適用状況を監視するのを支援する。
- 航空機の環境との両立を確保するため、EASAは、技術的ルールの調和を推進し、及び特にその均一な適用を確保する。共同体では既に、国際基準に基づき、騒音及び排出ガスに関し許容限度を設定しているが、この共通要件に関して依然として多様な解釈が存在し、航空関連製品の自由な移動へ影響を与えている。
- EASAは、欧州委員会が第三国の航空当局や国際機関と交渉を行う際、技術面で支援を行う。また、欧州共同体及びEU加盟国が第三国と協力活動を進展させる際にも、支援を行う。

= 調和による効果 =

- 本共通システムは、欧州の航空産業の活動を促進する。すなわち、単一証明書は、製品を欧州市場全体に供給するのに必要であるし、証明書の調和と相互承認を可能とする協定の締結は、対外市場へのアクセスを容易にする。欧州共同体と協定を結んでいる欧州の国(例えば、現在のところノルウェー、アイスランド、スイス。全ての加盟候補国も近々)では、関連する欧州共同体法令を適用しており、EASAと連携する。
- このようにして域内市場及び第三国との個人・サービスの自由移動を強化することにより、欧州と外部のパートナーとの間の協力と連携をも促進。

2001年4月5日、閣僚理事会(運輸相)はCOM(2000)595 final に関し政策討議を行い、原則として加盟国に登録された航空機を規則の適用対象とすること、及び第三国の航空機であっても欧州共同体の航空会社が加盟国の空域で運航する場合には対象とすることについて、合意が得られた。ただし、専門家により、シカゴ条約との関係について検討がなされるべきとされた。

2001年6月27日・28日の閣僚理事会(運輸相)は、COM(2000)595 final に関し、以下の予備的合意に達し、常駐代表委員会(コレペール)に対し、これらを考慮し規則案の改善につき作業を行うよう指示した。

- 第三国航空機への規則の適用(規則発効後一年以内に欧州委員会が提案)
- EASA管理評議会(Management Board)による長官(the Executive Director)の指名(欧州委員会により提出されたリストをもとに、4/5の多数で指名することについて多くの閣僚が合意)

欧州議会は2001年9月5日、COM(2000)595 final に関し、意見(第一読)を採択した。この中で欧州議会は、規則は共同体に乗り入れる全ての航空機とその乗務員を対象とすべきとした。また、欧州委員会に対し、事故防止に関する勧告実施を担う独立機関を設立するため、早期に提案を行うよう要求した。

閣僚理事会は 2001 年 12 月 19 日、「共通の立場」を採択した。

2001 年 7 月 16 日欧州委員会は、「世界の航空安全の改善に対する欧州共同体の貢献」と題したコミュニケーション(COM(2001)390 final)を採択した。これは、審議中の欧州航空安全庁設立及び第三国航空機の安全性を補完するためのアクションを提示したものの。

(制度) 航空事故調査制度

- 1993 年 11 月 21 日採択閣僚理事会指令(94/56/EC)。96 年 11 月 21 日までに EU 加盟国は実施。

(内容)

域内及び EU 航空会社が関与した域外事故の調査に係る EU 加盟国の義務を規定。

(制度) 航空安全事案の報告

- 提案:2000 年 12 月 19 日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2000)847 final)
- 再検討提案:2001 年 9 月 25 日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2001)532 final)
- 2003 年 7 月 4 日公布欧州議会・閣僚理事会指令(2003/42/EC)

(内容)

2003 年 7 月 4 日付 4 日付 EU 官報に、航空安全事案の報告に係る欧州議会・閣僚理事会指令(2003/42/EC)が掲載された。同指令の概要は次のとおり。

1. 目的(第 1 条関係)

安全関連情報の報告・収集・蓄積・保護・普及を図ることにより、航空安全の改善に寄与することを目的とする。航空安全事案の報告は、事故及びインシデントの防止を図ることが目的であり、責任等を追及することが目的ではない。

2. 適用範囲等(第 2、3 条関係)

本指令は、航空機、乗客・乗組員、その他の者に危害を与える又はおそれのある航空安全事案(事故、重大インシデントには至らないものの運航の安全に影響を与える又はおそれのある運航障害やイレギュラーな状況をいう。)に適用する。航空安全事案の例示は、附属書第 1 及び第 2 に規定される。

3. 報告・蓄積・普及等(第 4 - 8 条関係)

(1) 航空安全事案の報告

EU 加盟国は、航空安全事案が第 5 条に基づき各 EU 加盟国に指定される当局に報告されるように義務付けなければならない。

(2) 情報の蓄積・交換

当局は、データベースに当該報告を蓄積し、かつ、当該データベースを他の当局及び欧州委員会がアクセス可能なものとするにより、情報交換を行わなければならない。

(3) 情報の普及

航空安全規制主体、事故調査主体は、報告された航空安全事案から安全に係る教訓を得るため、収集・交換対象の情報にアクセスしなければならない。

(4) 情報の保護

EU 加盟国は、国内法に基づき、情報の機密性を図るため必要な措置を取らなければならない。

4. 実施時期等（第 11 条関係）

EU 加盟国は、2005 年 7 月 4 日までに本指令に適合した法令等を施行しなければならない。

（成立までの経緯）

発生原因をよく知ることは、事故の未然防止に資することから、欧州委員会は、航空事故に関する情報の収集・周知のための法的枠組みを創設することを提案した。本提案は、事故や重大事件の調査について規定した 94/56/EC を補完するものである。本指令案では、強制的報告制度とコンフィデンシャル報告制度（人的要因が絡むケースに適用）とが規定されている。

（関連）

2001 年 6 月 14 日欧州議会は、COM(2000)847 final について第一読を了した（主として技術的修正を採択）。

欧州議会の意見を踏まえ欧州委員会は、再検討提案 COM(2001)532 final を採択した。

（制度） 第三国航空機の安全性

■ 提案：2002 年 1 月 14 日採択欧州議会・閣僚理事会指令案 (COM(2002)8 final)

（内容）

= 経緯 =

- 1996 年 1 月の Puerto Plata 事故の後、閣僚理事会は欧州委員会に安全性確保のための提案を要求。
- 欧州委員会は、専門家によるハイ・レベル・グループの支援を得て、共同体航空安全改善戦略を採択し、1996 年 6 月 12 日閣僚理事会に提出(SEC(96)2083 final)。
- 1997 年欧州委員会は、共同体空港を使用する第三国航空機の安全性調査を構築する閣僚理事会指令を提案(COM(98)597 final)したが、欧州共同体設立条約第 252 条の規定時間内に採択に至らず。
- 2001 年 7 月 16 日欧州委員会は、世界の航空安全向上への欧州共同体の貢献と題するコミュニケーションを採択(COM(2001)390 final)。
- 英国及びスペインがジブラルタル空港に関し合意に至ったことを考慮し、欧州委員会は、提案を再度行うことを決定。
- 米国同時多発テロを受け、本提案の必要性は一層高まった。第三国航空機の安全性検査は、ICAO 保安要件(シカゴ条約付属書 17)をカバーし、ICAO のモニタリングを支援する。

= 規定内容 =

- ハイ・レベル・グループは、米国型の体系的検査を否定し、本提案で規定される SAFA(Safety Assessment of Foreign Aircraft)によるべきとした。
- 第 5 条では、各加盟国は第三国航空機が国際安全基準に適合しない疑いのある航空機を検査することとされ、その実施に当たっては、「整備不良や明らかな損傷・欠陥を示す情報がある場合」、「重大な安全の懸念を抱かせるような異常な操縦をしているという情報がある場合」、

「前回検査で見つかった欠陥が未だに修正されていないと懸念される場合」、「航空機登録国が適切な監視を行っていないという証拠がある場合」、「オペレータに対する懸念を示す情報があったり前回の同じオペレータの航空機に対する検査で欠陥が見つかった場合」を考慮すべきと規定されている。

- 情報に関して、加盟国が収集すべき情報(第4条)を規定した他、情報の交換(第6条)、情報の保護及び公開(第7条)を規定。

2004年1月27日に開催された調停委員会において、調停案が成立した。

航空交通管制

(制度) シングル・ヨーロッパ・スカイ政策

- 1995年11月17日採択閣僚理事会決定
 - 1999年7月19日採択閣僚理事会決定
 - 1999年12月1日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(1999)614 final)
 - 提案:2001年10月10日採択欧州議会・閣僚理事会規則案等(COM(2001)123 final, COM(2001)564 final)
- (COM(2001)123 final は、2001年11月30日採択 COM(2001)123 final/2 により、COM(2001)564 final は、2001年12月11日採択COM(2001)564 final/2により、全部差し替え)

(内容)

米国における連続テロ、英国とスペインのジブラルタルに関する合意と、状況が変化したことから、欧州委員会はかねてより予定していた提案を2001年10月10日に採択した。提案は次のとおり構成されている。

- 「単一欧州スカイ創設に関する行動計画」及び「単一欧州スカイ創設のための枠組みを規定する欧州議会・閣僚理事会規則案」(COM(2001)123 final)
- 「単一欧州スカイでの航空航行サービスの提供に関する欧州議会・閣僚理事会規則案」、「単一欧州スカイでの空域の構成及び使用に関する欧州議会・閣僚理事会規則案」及び「欧州航空交通管制ネットワークの相互運用性に関する欧州議会・閣僚理事会規則案」(COM(2001)564 final)

(関連)

1999年7月19日の閣僚理事会決定では、欧州委員会に対し航空交通の遅れと混雑を緩和するために実施している施策に関し1999年にコミュニケーションを提出するよう要求。

これを受け、欧州委員会は1999年12月1日にコミュニケーション「単一欧州スカイの創設」(COM(1999)614 final)を採択した。同コミュニケーションは航空交通遅延の現状を分析し、短期的措置を提案するとともに、空域の共同管理(地上同様に空域でも国境を無くする。さらに民間航空用と軍用によっても空域が分断されている状況を改善する)が不可欠とした。このため、デ・パラシオ欧州委員が長を務めるハイレベル WP(航空管制に責任を有する民間航空当局と軍関係者)の設置等を提言した。

同委員は2000年6月7日に欧州委員会に対し中間報告を行った。2000年6月19日及び20日にフェイラ(ポルトガル)で開催された欧州理事会で採択された結論文書では、「ハイレベル・グループの作業を継続し、適切な提案を提示する方向での最終報告書を2001年前半に提示する」

旨欧州委員会に勧告した。

2000年12月18日欧州委員会は、航空交通の改革に関するハイレベル・グループからの報告を提示した。報告では、2005年までに単一欧州スカイを創設するため、必要な組織を確立することを主張し、6つの主要な取り組み(空域の共同管理、強力な共同体の規定者(regulator)、民間航空及び軍による航空交通の共同管理に向けての段階的な進歩、EU及びユーロコントロールの機構間の共同作用、適切な最新技術の導入、人材に関する政策の調和)の道筋を示した。

ストックホルム欧州理事会(2001年3月23日及び24日)では、議長結論において「単一欧州スカイ創設の意図を再確認し、6月のヨーテボリ欧州理事会までに進展するよう期待する」と明記された。曖昧な合意内容に止まった理由は、ジブラルタル空港の取扱いに関する英国とスペインの対立であると伝えられた(欧州委員会2001年政策プログラムでは、2001年3月21日に、単一欧州空域に関する法制提案及びハイ・レベル・グループ報告書のフォロー・アップに関するコミュニケーションを採択するとされていたが、遅れた)。

ヨーテボリ欧州理事会(2001年6月15日及び16日)では、議長結論において「欧州理事会は、単一欧州スカイのイニシアティブの重要性を想起し、地域的な適用に係る関係EU加盟国間の協議が進行していることに留意する。欧州理事会は、これらの協議が早期の合意を生み出すことを希望する。欧州委員会は、2004年までに単一欧州スカイを達成することを目的とした詳細な提案を提出することを意図している」とされた。

なお、加盟国の中に航空管制サービスを法人組織化する動きがあることを受け、デ・パラシオ委員は、これを反映した法的整備(安全性等に関する要件を保護し、業務遂行のための最低限基準を保証し、及び航空交通管制のコストを計算しユーザーに賦課するメカニズムを見出す)が必要であるとした(2000年5月15日AEAにおける同委員スピーチ)が、フランスの管制官の組合は、管制民営化を押し進めるものであるとして、ストライキに出た。

2002年15日及び16日のバルセロナ欧州理事会は、COM(2001)123 final及びCOM(2001)564 finalに関し、単一スカイの2004年実現のための決定が採択できるよう、欧州委員会提案のパッケージについて2002年末までに精力的に作業を行うよう要請。

2002年3月26日の運輸相理事会の結論文書中、COM(2001)123 final及びCOM(2001)564 finalに関する部分の概要は以下のとおり。

- 閣僚理事会は政策討議を実施し、常駐代表委員会(コレペール)に対し、次回6月の会合で十分な進捗が可能となるよう、検討を継続するよう指示。
- 各大臣は特に、軍の考慮、サービス提供の構成、利用者の運用上の必要性に照らした機能的な空域ブロックの構築、規制枠組みを開発するに際してのユーロコントロールの役割、について発言した。問題は技術的に複雑で、政治的に敏感であるが、討議によって、技術レベルでの作業を可能とする十分な指針が得られた。

2003年12月10日、欧州委員会はシングル・ヨーロッパ・スカイ政策に係る規則案について調停委員会で合意に至ったことを歓迎する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

昨日開催された調停委員会において、閣僚理事会及び欧州議会の代表者は、シングル・ヨーロ

ピアン・スカイ政策に係る規則案について合意に達した。主な未解決事項は、軍と民間の間の協力や機能的な空域に係る事項であったが、全て合意された。当該合意は、欧州議会の絶対多数及び閣僚理事会の特定多数決によって採択されなければならない。

2004年には、欧州委員会は、ユーロコントロールと共同して、シングル・ヨーロピアン・スカイ政策を実施するための細目規則の策定を開始する予定である。

合意された主な事項は次のとおり。

1. シングル・ヨーロピアン・スカイ創設に係る枠組規則案

- 軍と民間の間の協力

規則案では、EU加盟国はシングル・ヨーロピアン・スカイに関連する軍の案件についての一般的な声明を採択し、当該声明に基づき、EU加盟国は軍と民間の間の協力を向上させなければならない旨規定される。また、EU官報に当該声明を掲載することについても合意された。一方、本規則施行後に、シングル・スカイ委員会が設置され、空域利用者の関心事について適切な考慮を確保することを担う。

- ユーロコントロール

実施細目規則の準備に参加し、シングル・スカイ委員会にも、適切な場合には、オブザーバー又は専門家として、参加することが求められる。

- 業界との協議体

航空管制機関、空域利用者、空港、メーカー等の団体の代表者により構成される協議体であり、シングル・ヨーロピアン・スカイ政策実施に係る専門的事項についての助言を行う。

2. シングル・ヨーロピアン・スカイにおける空域の構成及び使用に関する規則案

- 機能的な空域ブロックの創設

航空管制網の最大限の能力・効率性を達成するため、高高度空域(高度レベル285以上)は、機能的な空域ブロックに変更される。当該ブロックの創設等については、EU加盟国の所掌であるものの、ユーロコントロールからの専門的な助言を享受しなければならない。EU加盟国間において、国境をまたぐ機能的な空域ブロックにつき合意に達することが難しい場合には、シングル・スカイ委員会の意見を求めることができる。

- 低高度飛行情報区

低高度飛行情報区について、欧州委員会からの報告書が2006年12月31日までに提出される旨規定される。

3. シングル・ヨーロピアン・スカイ政策における航行支援サービスの提供に係る規則案

- 航空管制官の免許

規則案では、施行後直ちに、適切な場合に、欧州委員会が航空管制官の免許に係る提案を行う旨規定され、新しい備考として、航空管制官の利用可能性の向上や免許の相互承認の促進を図るために、航空管制官の免許システムの調和のための調整が行われる旨指摘される。

4. 欧州航空管制網の相互運用性に関する規則案

欧州航空管制網のシステム等の運用に係る経過措置について合意が成立した。

2004年2月3日、閣僚理事会は2日に書面手続によりシングル・ヨーロピアン・スカイ政策に係る調停案を採択した旨公表した。同調停案は、1月29日に欧州議会本会議において採択されており、今回の閣僚理事会の採択により、(1)シングル・ヨーロピアン・スカイ創設に係る枠組規則、(2)シングル・ヨーロピアン・スカイにおける空域の構成及び使用に関する規則、(3)シングル・ヨーロピアン・スカイ政策における航行支援サービスの提供に係る規則及び(4)欧州航空管制網の相互運用性に関する規則が成立することになる。

(制度) 航空管制機器・システムの調和

- 1993年7月19日採択閣僚理事会指令(93/65/EEC)。1994年7月19日までに加盟国は実施。
- 改正:1997年3月25日採択欧州指令(97/15/EC)。1997年12月1日までに加盟国は実施。

(内容)

ユーロコントロールが開発した技術仕様を欧州共同体法規に規定するとともに、各国航空管制当局が本技術仕様により調達を行うことで、航空管制機器・システムを整合化。

(関連)

1999年10月1日欧州委員会は、本指令の適用に関する第一回定期報告書(COM(1999)454 final)を採択した。ここでは、ユーロコントロールの開発した技術仕様をEU共同体法規とする際に翻訳作業のため時間を要すること、ユーロコントロールの技術仕様開発のペースが遅いこと、欧州共同体法規への採用が容易でないこと等を指摘するとともに、欧州共同体がユーロコントロールに加入することでこのような問題点を解決するとした。

航空交通管制システムがばらばらな状態にあり、これに対処するため、ユーロコントロールの組織の強化が課題となっている。1997年に改訂ユーロコントロール条約が署名されたのに続き、欧州共同体の加入につき交渉が行われている。

ユーロコントロールへの加入・協力

(内容)

2002年10月8日、欧州共同体(EC)がユーロコントロールに加入した旨欧州委員会が公表した。資料の概要は次のとおり。

1. ユーロコントロールの31加盟国の全権委任者と欧州共同体(デ・パラシオ委員及び議長国運輸大臣により代表)は、ユーロコントロール本部(ブラッセル)において本日開催された外交会議でECの加入に係る議定書に署名した。
2. ECのユーロコントロールへの加入は、欧州航空史における画期的なことであり、欧州の航空管制の法的枠組を改善する大きな機会を象徴している。実際、この動きは改正ユーロコントロール協定の批准プロセスを加速するであろうし、シングルスカイ政策の実施の成功を促すであろう。
3. デ・パラシオ委員は、加入の重要性を強調し、次のように説明した。

- ユーロコントロールへの EC の貢献は重要であり、EU 加盟国間の強力な協調に基づき同機関との更なる相乗効果が得られるであろう。また、シングルヨーロッパンスカイ計画の円滑な創設(ユーロコントロールの専門的な知見なく進展することはできない。)を容易にするであろう。
 - 本日の結果により、改正ユーロコントロール協定の批准及び発効に係る障害が取り除かれることを期待する。
4. ビクター長官(ユーロコントロール)は、本日は欧州航空管制にとって歴史的な日であること等 EC の加入を歓迎する旨述べた。

2003 年 9 月 26 日、欧州委員会は欧州共同体がユーロコントロールのメンバーになるための閣僚理事会決定案を提案した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、ユーロコントロール加入議定書の批准を閣僚理事会に提案した。同議定書は、2002 年 10 月 8 日に署名済みである。欧州共同体が加入することにより、(1)シングル・ヨーロッパンスカイ創設のための新しい航空交通管理技術の開発・実施計画に係るユーロコントロールの能力が強化され、(2)交通交通管理の規制枠組みの見直しが実施された場合の両組織間の相乗効果を強めることができる。

年内には、シングル・ヨーロッパンスカイ政策における共同体ルールの準備のために必要となる作業を委任するため、ユーロコントロールと欧州委員会は協力協定に署名する予定である。

2003 年 12 月 22 日、欧州委員会はユーロコントロールとの協力に係る覚書を締結した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会とユーロコントロールは、総局長レベルで協力に係る覚書(MOC)に署名した。MOC では、様々な形態での協力が規定されており、情報の共有・交換等が含まれている。また、毎年の協力計画の策定についても規定されている。欧州委員会は財政支援の提供によりユーロコントロールを支援する予定である。

MOC は、次のように二つの組織がお互いを補完しあうため、航空コミュニティーにとって 2 倍の意味での重要性を有している。

- 欧州委員会は、シングル・ヨーロッパンスカイ政策の進展に関し、ユーロコントロールの専門的な知見を享受する。
- ユーロコントロールと欧州委員会は、将来の航空管制システムの統一的な展望を構築するために、研究・開発、技術情報、データ収集、航空交通分析、環境分野、衛星航法システム(ガリレオ)等の分野における協力を行う

環境対策

(制度) 航空輸送と環境

■ 1999 年 12 月 1 日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(1999)640 final)

(内容)

航空輸送の競争力と環境改善を調和させるために、2000 年後期以降に取り組むべき法的枠組み(環境基準の改善、法的インセンティブの開発、空港での対策に関する共同体枠組みルール、調査・開発)を提案。

(関連)

AECMA(European Association of Aerospace Industries)とAEA(Association of European Airlines)は、1999年12月に22日に、CO2排出に係るAEA・AECMA共同アプローチを発表した。

2000年9月7日欧州議会は、報告書を採択した。概要は以下のとおり。

- EUでは8千万人が受忍できないレベルの騒音にさらされ、更に1億7000万人が迷惑に感ずるレベルの騒音にさらされており、欧州議会は増加する被害者を守るための対策を求めた。欧州委員会コミュニケーションは、航空産業による環境影響を低減するための第一段階であり、環境課税金や燃料、航空券及び航空機購入に対する課税の導入を排除しないとするものであり、欧州議会はこれを歓迎した。航空機燃料課税は、国際的及び/又は二国間のルールで認められれば、EUの空港からの全てのルートにおいて導入しうる。
- 欧州議会は、航空機燃料課税や他の手段について国際的な合意が得られなければ、汚染者負担の原則に基づき、共同体全体での環境課税が導入されるべきと主張した。これにより、他の交通モード(特に高速鉄道)との関係において、公平な競争条件が整備される。また欧州議会は欧州委員会に対し、航空機燃料への課税免除及び空港・航空への直接助成とともに、航空券、航空機燃料及び航空機購入に対するVATがゼロであることが歪曲をもたらす可能性について調査するよう要求した。
- 加えて欧州議会は以下を求めた。
 - 欧州委員会は、航空企業が法的措置に適應できるように、十分余裕をもって目標と期日を設定すべき。
 - 人口過密・産業化地域のニーズに可能な限り対応するため、騒音規制値の見直しに関するICAOのプロセスを共同体が支持すべき。
 - ICAOでの空港分類に関する世界共通の制度は、支持されるべきであり、旧型航空機をフェーズアウトさせるための新しいタイム・フレームが設定されるべき。
 - 欧州委員会は、欧州の空港における騒音基準を策定する際の基礎となるよう、地上での平均的な騒音レベルに関する共通の定義を早く作成すべき。

(制度) 亜音速機の騒音規制の調和

- 1992年3月2日採択閣僚理事会指令(92/14/EEC)
- 改正:1998年3月30日採択閣僚理事会指令(98/20/EC)
- 改正:1999年4月21日採択欧州委員会指令(1999/28/EC)、1999年5月26日実施。
- 改正:2001年5月21日採択欧州委員会規則((EC)No 991/2001)

(内容)

騒音低減のためシカゴ条約付属書チャプター2に準じた騒音規制値を規定。

(関連)

1998年3月、本規制を適用除外とする発展途上国所有の旧型旅客機リスト改定等を内容とする改正指令(98/20/EC)を採択。

〔ロシア問題〕

2002年2月25日及び26日付ヨーロッパ紙は、次のとおり報じた。

- チャプター2 航空機は、1992年の指令により、2002年4月1日以降EUへの乗り入れが禁止される。
- ロシアは、その日が近づくとつれ、本規制の遵守を拒絶し、シベリア上空通過税の値上げなどの対抗措置で脅した。2001年5月のモスクワでの会議においてロシア側は、地中海沿岸へロシア観光客を輸送する会社のいくつか(特に、Saint Petersburg の会社)が困難に直面していると主張した。200機が対象となる。
- 先週金曜日(22日)のEU加盟国の常駐代表委員会(コレペール)において欧州委員会は、一時的な解決策を提案した。2002年夏期の間、これらのチャーター便及び貨物便に例外的な許可を与えるというもの。ICAOでこのほど採択された規定により、各空港ベースで決定ができる。
- 加盟国は、基本的にはこの提案を歓迎したが、オランダは態度を留保した。ドイツは、このような決定による結果に関する一層の情報提供を求めた。
- EUは米国との間で、ハッシュキット装着航空機の禁止について、激しく闘ってきただけに、政治的にセンシティブである。

2002年3月26日の運輸相理事会終了後の記者会見でのデ・パラシオ欧州委員(運輸担当)は以下のとおり述べた。

- (記者より、「ハッシュキット又は空港騒音問題に関し、デ・パラシオ委員は本日、ロシアの副大臣に会ったと承知しているが、ロシアは何と言ったのか。本日の運輸相理事会のハッシュキットに関する決定(注:ハッシュキット規則を廃止しICAOでの合意を実施する新法令に関する決定。別FAX公信の新聞記事参照)とはどういう関係があるのか。EUからロシアに提案できることは何か」と質問されたのに対し、)ロシアの抱える問題は、必ずしもハッシュキットとは関係しない。チャプター3に適合しない、すなわちチャプター2の航空機の問題である。1990年の国際決議の適用問題である。この決議は1992年のEU法令になっている。どのような戦略(maneuver)があり得るか。状況は複雑であるが、第8条のもと、加盟国が例外措置を要求したなら、欧州委員会がそれを検討し、承認することができる。

(制度) 航空機排出ガス(窒素酸化物(NOx))規制

<ul style="list-style-type: none"> ■ 提案:1997年12月3日採択閣僚理事会指令案(COM(1997)629 final)
--

(内容)

航空機から排出されるNOxを抑制するため、1995年のICAO勧告に基づく規制を実施する。

(関連)

2001年4月の運輸相理事会は、ICAOでの排出ガス規制の強化の必要性が強調されるとともに、EU域内において最新のICAOのNOx基準適合エンジン使用を推進することについても言及があった(「第33回ICAO総会及びそれに先立つICAO理事会決議に対する、環境保護に関する欧州委員会コミュニケーション」の欄参照)。

(制度) 騒音対策としての航空機運航制限(ハッシュキット規則の廃止)

■ 2002年3月26日採択欧州議会・閣僚理事会指令(2002/30/EC)

(内容)

= 趣旨 =

- 第33回ICAO総会(2001年9月25日～10月5日)で決定された新騒音基準チャプター4(2006年1月1日より適用)と決議A33/7(運航制限等)に基づく新しい国際的枠組みを反映したもの。
- 騒音問題の深刻な空港において、問題と解決策の十分な分析をした上で、最低限適合航空機(チャプター3基準に適合するものの5デシベル以下の余裕しかないもの。通常ハッシュキット装着航空機)の運航制限を課す場合のルール及び手続きを規定。
- 米国との懸案事項であったハッシュキット規則は廃止。

= 規定の概要 =

第1条(目的)

- 一貫した手法による空港レベルでの運航制限導入を共同体が促進するルールを規定。環境と調和した空港容量の整備を推進。最も費用対効果の優れた方法で最大限の環境効果を達成できるような手段の選択を可能とする。

第2条(定義)

- 「空港」とは、年間発着回数50,000回超の空港。
- 「シティ空港」とは、付属書Iに掲げる空港(Berlin-Tempelhof, Stockholm Bromma, London City, Belfast City)。
- 「最低限適合航空機」とは、チャプター3基準に適合するが5デシベル以下の余裕しかないもの。
- 「運航制限」とは、空港へのアクセスを制限又は減少させる行為。
- 「均衡のとれたアプローチ」とは、加盟国が利用可能な対策(発生源の航空機騒音削減の効果、土地利用の計画と管理、騒音低減のための操作手順、運航制限)を検討するアプローチを意味する。

第3条(所管庁)

- 加盟国は、本指令の範囲に属する事項に責任を有する所管庁を確保。

第4条(航空機騒音管理に関する一般ルール)

- 加盟国は、空港騒音問題に対処する場合、均衡のとれたアプローチを採用しなければならない。騒音管理対策として、経済インセンティブも考慮することができる。
- 運航制限を検討するとき所管庁は、空港の個別の特性とともに、種々の対策の見込まれる費用及び効果を考慮しなければならない。
- 対策は、必要以上に制限的であってはならず、無差別なものでなければならない。

第5条(アセスに関するルール)

- 運航制限に関する決定を検討する場合、付属書IIの情報(付属書2:現在のインベントリー、新しい対策がない場合の予測、追加的対策のアセス、環境騒音のアセス及び管理に関する指令との関係)を考慮しなければならない。

第6条(最低限適合航空機の排除を目的とした運航制限の導入に関するルール)

- 部分的な運行制限を含む全ての実施可能な対策に関するアセスが第5条に従って実施され、最低限適合航空機の排除を目的とした運航制限の導入が必要であると実証されたときは、

以下のルールが適用される。

- アセス及び決定の完了から 6 か月後から、最低限適合航空機に関しては、前年同時期のサービス以外のサービスは、禁止される。
- それから 6 か月経過すると、各航空会社は、当該空港での最低限適合航空機の発着数に関し、初期数の 20%以内の年率を限度として、削減を要求されうる。
- アセスのルール(第 5 条)のもと、都市空港(London City 等)では、最低限適合航空機の定義に関し、より厳しい対策を導入することができる。

第 7 条(既存の運航制限)、第 8 条(発展途上国)、第 9 条(例外的運行の適用除外)、第 10 条(協議及び透明性)、第 11 条(事前通告)、第 12 条(不服申立ての権利)、第 13 条(委員会)、第 14 条(情報及び改正)

第 15 条(廃止)

- 規則(EC)No 925/1999(注:ハッシュキット規則)は、本指令の発効の日に廃止。

第 16 条(実施)

- 加盟国は、本指令に適合するために必要な法令等を 2003 年 9 月 28 日までに実施。

第 17 条(発効)

- この指令は、EU 官報に掲載された日に発効。

第 18 条(宛先)

(関連)

[ハッシュキット装着航空機の運航禁止に関する規則(1999 年 4 月 29 日採択閣僚理事会規則((EC)No.925/1999))の概要]

シカゴ条約のチャプター 3 に適合するよう hush-kit を装着した航空機(主に米国製)については、騒音が大きいばかりか排出ガスや燃費の点でも劣ることから、規則の施行日(2000 年 5 月 4 日予定)以降 EU での登録を禁止するとともに、施行日より前に登録されたものを除き、2002 年 4 月 1 日以降の EU 域内空港の発着を禁止する。

[ハッシュキット紛争の経緯]

米国は、この規制の直接的影響を受ける企業を擁することから、本規制に強く反対し、対抗措置としてコンコルドの米国内発着を禁止すると EU を脅すなど政治レベルの問題となったが、米・EU 交渉の結果、EU が本規則の施行を 1 年延期する(EU 内登録禁止措置発動を 1 年延期する)見返りとして、米が ICAO ベースの新しい国際航空環境基準(規制強化)の早期制定に協力することが約された。

1999 年 9 月 29 日、欧州委員会は、「民間亜音速ジェット機に係る次世代騒音基準の作成、及びチャプター 3 の中の最も騒音の大きいカテゴリーのフェーズ・アウト方策に関する、米国との協議の進捗に係る欧州委員会コミュニケーション」(COM(1999)452 final)を取りまとめ、1999 年 10 月 6 日の運輸相理事会に報告した。ここでは、米国が行ったコミットメント(ICAO の場で新規の厳しい騒音基準を 2001 年 9 月までに策定するよう共同体等と協力して作業を行い、新基準に適合しないチャプター 3 航空機を段階的に除去することを全面的に支持する)を歓迎するとともに、ICAO プロセスで成功裡に結論を得ることの重要性が強調され、新たな国際的基準は既存の共同体法制を置換えるべきものであるとされた。1999 年 12 月 9 日及び 10 日の運輸相理事会でも審議がな

された。

この間、米 EU 間の協議は継続されたが、妥協案に対し米企業からの強い反対があり、合意に至らず、2000年3月14日米国は、本件の解決を ICAO 理事会に申請 (EU は ICAO のオブザーバーに過ぎないため、提訴は ICAO のメンバーたる EU 加盟国に対するもの) した。翌 15 日 EU は、これを遺憾であるとする一方、今後とも交渉に努力するとするステートメントを発表した。妥協が成立しなかったため、2000年5月4日に本規則は施行された。2002年4月1日の EU 域内空港への発着禁止規定、ICAO への米国提訴、ICAO での新基準策定が懸案として残された格好となった。

2000年7月17日 EU 加盟国は、一体として提訴に対する意見書を ICAO に提出し、統一代理人 (欧州委員会法律部の総局長 DEWOST 氏) に対応を一任することを決定した。EU 加盟国からは、米側苦情の有効性に問題がある (特に、苦情を提出する場合の条件が満足されていない) と主張したが、2000年11月16日 ICAO 理事会はこれを却下した。これに対し、EU15 カ国は反論書を提出した。

2001年1月26日欧州委員会は、ハッシュキット問題等の航空機騒音問題に関し以下のとおり発表した。

- 運輸担当のデ・パラシオ欧州委員は、ICAO のコタイ工理事長と会談した。この中で同委員は、ハッシュキット問題に関し、米国との対話における EU のオープンな姿勢を強調した。
- この問題は、シカゴ条約 84 条に基づく手続きを米国が開始し、未だ合意がなされていない。デ・パラシオ委員は、米国のこの手続きにより、欧州議会と閣僚理事会は、米国のポジションが環境保護よりも商業利益と強く関係しているという印象を強く受け、新しい国際基準を作ろうとする努力に悪影響を与えるものであると述べた。その一方で、米国との紛争を交渉により解決するよう努力する用意があるとした。
- デ・パラシオ委員は、2001年1月17日の ICAO/CAEP (the Committee on Aviation Environmental Protection) の結果を歓迎した。CAEP では、新騒音基準チャプター 4 (10 デシベル低減、2006年1月1日施行) と、既存航空機のチャプター 4 への再認証に関するルールの調和に関し合意がなされた。
- CAEP では、移行期間における地域的な運航制限の定義も議論されたが、未だ最終的な結論は得られていない。デ・パラシオ委員は、来る ICAO 総会において受入可能な結果が得られることを確信しているとし、これが米国との対立を克服するのに資するであろうとした (この点、すなわちハッシュキット問題についてデ・パラシオ委員は 2001年1月25日、Airport Council International (ACI) Europe general Assembly におけるスピーチの中で、「多くの国は、欧州に限定された規則ですら嫌っている。彼らが懸念するのは、彼らの有する航空機フリートであり、欧州諸国よりも多くのハッシュキット装着航空機を保有している。ハッシュキットを装着することにより、ぎりぎりチャプター 3 に適合するような航空機の使用は制限する必要がある」と述べている)。

2001年4月の運輸相理事会でも、依然としてハッシュキット規則の必要性が確認された (次の「第 33 回 ICAO 総会及びそれに先立つ ICAO 理事会決議に対する、環境保護に関する欧州委員会コミュニケーション」の欄参照)。

欧州委員会は 2001年11月28日、第 33 回 ICAO 総会 (2001年9月25日～10月5日) で決定された新騒音基準チャプター 4 (2006年1月1日より適用) と決議 A33/7 (運航制限等) に基づく

新しい国際的枠組みを反映した、「共同体空港での騒音関連運航制限の導入に関するルール及び手続きを定める指令(案)」(COM(2001)695 final)を採択した。

2003年6月2日、欧州委員会が航空機騒音に係る法令に関しベルギーに対して理由を付した意見を送付する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会は、ベルギーに対し、航空機騒音関連の指令(2002/30/EC)の適切な実施を怠ったとして、第2ステップの手続(EC設立条約に基づく理由を付した意見の送付)を開始する。ベルギーの法令は、ハッシュキットを装着した航空機の夜間使用(23時から6時まで)を制限しており、EU指令を適切に国内法に採用していない。デ・パラシオ委員は、ベルギーの空港やその他の場所で航空機の騒音を真に提言するには、欧州共同体全体として行動することが必要不可欠であり、ベルギー当局は指令に従わなければならない旨述べた。

(制度) 騒音チャージ算出のための亜音速航空機騒音分類

■ 提案:2001年12月20日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2001)74 final)

(内容)

いくつかの空港においては、航空機騒音が空港使用料体系に組み込まれているが、クライテリアが統一されていない。オーストリア、ベルギー、フランス、ドイツ、イタリア、オランダ、スウェーデン、英国において、特別騒音チャージを徴収するか、又は着陸料に騒音を加味している。多くは、チャプター2とチャプター3の間で差異を設けているに過ぎないが、騒音認証データ又は運航騒音レベルを使用して、もっと再分化している場合もある。

1997年4月23日欧州委員会は、空港使用料に関する閣僚理事会指令案を提案(COM(197)154 final)。騒音分類のクライテリアは含んでいなかった。本提案は、閣僚理事会の「共通の立場」採択に至っていない。

欧州委員会は、航空輸送及び環境に関するコミュニケーション(COM(1999)640 final)の中で、経済的インセンティブの導入を提案。

2002年4月にチャプター3航空機へ移行するところ、今、チャプター3航空機の騒音分類に関する共通クライテリアの枠組みを構築することが適当。

運輸航空騒音分類(TANC)は、技術的な作業を行い、これに基づいた騒音チャージに関するECAC勧告が、2000年6月29日にECAC民間航空一般理事会によって、承認された。本指令案の基となっている。

本指令案では、チャージのレベルを算出するときに使用する、航空機の騒音パフォーマンスに基づく共通クライテリアを確立する。

(制度) 第33回ICAO総会及びそれに先立つICAO理事会決議に対する、環境保護に関する欧州委員会コミュニケーション

■ 2000年12月11日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(2000)821 final)

(内容)

欧州共同体は現在進められている作業のうち、以下に関心がある。

- 騒音基準の強化の構築
- 最も騒音の大きいチャプター3航空機のフェーズアウトに関する過渡期のルールの構築

- 排出ガス削減の潜在的可能性の把握
- 国際航空からの排出を削減するための航空機燃料税を含む市場での対策の導入(課税と航空機燃料に関する欧州委員会コミュニケーション(2000年3月3日付)は現在、EU閣僚理事会及びEU議会において議論中)

2001年1月には、CAEP/5会合が開催され、新環境ルール及び基準に関するICAO理事会への勧告について決定を行うこととなっているほか、2001年4月にICAOは、国際シンポジウムを予定している。その後、ICAO理事会は、総会に向けての勧告を決定し、2001年9月及び10月に第33回総会が最終決定を行う。

このため、本コミュニケーションでは、第33回ICAO総会及びそれに先立つICAO理事会決議に関し、欧州共同体の目標(交渉のポジション)を明らかにすることにあり、具体的には以下のとおりである。

- チャプター3に属する最も騒音の大きい航空機の運航を制限するよう、総会が決議を採択する。
- チャプター3に置き換わる厳しい騒音基準について、締約国が決議する。
- 長期的な改善を視野に入れ、一定期間毎に騒音基準を見直す必要性に関し、ICAO理事会によるコミットメントを得る。
- 第34回総会までに騒音低減の長期目標を設定することと、当該目標を達成するのに必要な将来の設計を特定することにつき、ICAOよりコミットメントを得る。
- 航空機燃料課税を含む環境課税のような経済的手法の使用に関し、既存のガイダンスを発展すべきとする第32回総会の要求に応じて、総会が決議を採択する。
- 京都議定書の2.2条の規定に基づくコミットメントを満足するため、締約国による活動を促進するための決議を総会が採択する。
- 航空の大気への影響を調査するための科学的基礎を更に発展させるよう、また、CAEP/6を視野に入れ全ての航空機からの排出削減に関する新基準を策定すべく作業に力を入れるよう、ICAOよりコミットメントを得る。

(関連)

2001年4月の運輸相理事会は本件に関し、決議を採択した。言及された主な点は以下のとおり。

- 2001年1月8日～17日のCAEP/5(ICAO航空環境保護委員会)は、新しい騒音承認基準及び当該基準に対する既存航空機の再承認手続きに関し、勧告を採択。
- CAEPの研究では、航空機騒音問題に地域格差があることが示された。欧州での騒音問題解決のためには、新しい騒音承認基準だけでは不十分。
- 環境上の要求が高い地域・国においては、騒音の影響を緩和するための措置を講じ、及びぎりぎりチャプター3基準に適合する航空機の運航を制限することができるよう、ICAOにおいて合意を得たい。これにより、米国との紛争についても交渉により解決を図りたい。
- 発展途上国のオペレーターの特別な状況は考慮に入れる用意がある。
- ICAOが新長期設計基準に合意することが不可欠。
- CAEP/5が勧告した、市場を基礎とする排ガスの規制・削減手段を歓迎。第33回総会では、自主的メカニズム、排ガスに関連した課税の利用に関し、及び長期的目標としての排ガスト

レーディングについて合意を得るべき。ICAO 総会では、京都議定書のコミットメントを達成するための締約国の行動を促進するよう、決議を採択すべき。

- ICAO において、フライトの全てのフェーズにおける排ガスのパラメータを定めるための作業を進める必要がある。2004 年までにフライトの全てのフェーズに関し、CO₂ 以外の排ガスの厳しい基準を採択すべく、欧州委員会及び EU 加盟国は作業をすべき。さらに、多くの最新設計のエンジンは既に ICAO の NO_x 基準を満たしていることから、欧州委員会に対し、EU 域内において最新の ICAO の NO_x 基準適合エンジンの使用を推進する際の、環境上の利益及び経済コストについて報告するよう要求する。
- ICAO 第 33 回総会では、欧州の懸念を効果的に示すため、共通の調和されたアプローチが必要。

チューリッヒ空港の騒音問題

(内容)

2003 年 12 月 5 日、欧州委員会はチューリッヒ空港の騒音問題に係る独の措置の取消しを求めたスイスの要請を却下する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会はスイス国境に近い独空域使用に係る独の措置が EC・スイス航空協定と矛盾しない旨宣言し、チューリッヒ空港の騒音問題に係る独の措置を取り消すよう求めたスイスの要請（2003 年 6 月 10 日に欧州委員会宛提出したもの）に同意しないこととした。当然、欧州委員会は、独・スイス間で独の措置による影響を最小限にするよう議論を続けることを歓迎する。

チューリッヒ空港は、スイス・独国境の南東約 15km のところにあり、多くの着陸航路は北側から進入しており独の空域を利用している。独領域における騒音問題は、北側に向けた第三滑走路が建設された 1976 年より問題となっており、交渉により 2001 年に成立した二国間協定はスイス議会に拒否されていた。

2003 年早期に、独は、スイス国境近辺の空域使用について、原則として、独空域の低高度を運航する航空機につき、平日 21 時より翌日 7 時まで、週末及び祝日の 20 時より 9 時までの運航を禁止する措置を取った。結果として、当該時間中の北側からの進入は不可能となり、スイス領域上空の侵入路しか着陸できなくなった。

EC・スイス航空協定は、欧州市場と比較してフルでオープンな航空市場を構築するものではないため、欧州委員会は、これまでのように域内市場で適用された原則に基づき審査することができない。この場合、唯一関連する基準は、直接的又は間接的な差別が発生するかどうかとなるが、高い市場シェアを有するスイス国際航空が低い市場シェアの他の航空会社と比べより影響を受けることは、間接的な差別があることを構成するほど十分ではなく、また、独の措置は、釣り合いの取れたものとなっている。そのため、欧州委員会は、チューリッヒ空港がより適切な措置を取れば、影響がより小さくなると判断した。

対外関係

(制度) 第三国との航空交渉

- 提案: 1992 年 10 月 21 日採択閣僚理事会決定案 (COM(1992)434 final)

■ 2003年6月5日：閣僚理事会決定等

(内容)

各加盟国の航空交渉権限を欧州委員会へ移管することを提案。1993年3月の閣僚理事会では、当面ケース・バイ・ケースで欧州委員会に交渉権限を与えることとした。

(関連)

1996年6月、閣僚理事会は運輸権を除く規制事項等について、EU・米航空交渉を欧州委員会がEUを代表して実施することを承認し、運輸権に関する交渉マンドートについては、今後の交渉結果に基づき再度判断することとした。しかしながら、交渉を開始(1996年10月第1回EU・米航空協議をワシントンにて開催)したところ、米国側が運輸権を対象としない交渉に興味を示さなかったため、欧州委員会は1997年10月及び12月の閣僚理事会にて運輸権に関しても対米交渉マンドートの付与を求めたが、閣僚理事会はこれを拒否した。

(8カ国提訴問題)

これに対し欧州委員会は、米国との間で1995年以降オープンスカイ協定を締結した7カ国(オーストリア、ベルギー、デンマーク、フィンランド、ドイツ、ルクセンブルク、スウェーデン)及びバミュータ協定を締結した英国に対する欧州共同体設立条約違反手続き(欧州裁判所訴追手続き)を再開した。2001年5月8日、8カ国提訴問題に関し、欧州裁判所において口頭ヒアリングが実施された。2002年1月31日には法務官より意見が出された。これらの概要は以下のとおりである。

欧州委員会作成のオープン・スカイ訴訟に関する背景メモ(2002年1月29日付MEMO/02/12)
--

(仮訳)**(まえがき)**

1. 欧州委員会は、米国と航空輸送分野における二国間「オープン・スカイ」協定を締結した7つのEU加盟国(オーストリア、ベルギー、デンマーク、フィンランド、ドイツ、ルクセンブルク、スウェーデン)を欧州裁判所に提訴しているほか、8カ国目として英国を、米国とのバミュータII協定に関し提訴している。これら事案は、1998年12月に裁判所に提訴され、訴訟当事者が論拠を述べた付託書が交換された。
2. 1999年10月オランダは、他の加盟国を支援する立場から、訴訟に参加することを決定した。
3. 口頭弁論が2001年5月に開催され、訴訟当事者は現在、2002年1月31日の法務官の意見と、その後の裁判所の最終判決を待っている。
4. 欧州委員会は、オランダ(その権利について)、フランス、イタリア及びポルトガル(これら全ては、ここ数年の間に米国と二国間協定を締結)に対する更なる法的行動の余地を調査している。10月19日、フランスは米国との間で新「オープン・スカイ」協定に合意しており、その後署名された。

(国際航空輸送政策に関する欧州委員会の立場)

5. 1992年、欧州連合の加盟国は、航空輸送に関する単一市場を形成することに合意した。このことは、航空を自由化することと、全ての欧州共同体の航空会社が旅客及び貨物をEU全域で輸

送することを可能とすることを意味した。全航空会社は今や、EU 域内でそれぞれの本拠地から航空サービスを提供するに際し、法の下での平等な権利を享受している。欧州の航空会社はまた、ローカルと同じ条件で、EU 内のどこにでも事業を立ち上げる権利を与えられている。

6. 欧州委員会は、他の経済部門に習い、他国に対する共通対外政策は、この域内貿易障壁の撤廃に調和しなければならないと考える。EU 加盟国はもう、EU 域外国と個別に二国間協定を結んではならないというのが、欧州委員会の意見である。そのような協定は：

a) 例えば、外国の航空会社の欧州域内市場への参入を許容することにより、単一市場の機能の仕方及びそのために導入されたルールに影響を与える。航空会社は、欧州航空会社としての地位を得るため、厳しいクライテリアを満たさなければならず、そのようなクライテリアを満たさない、あるいは自国の保護的環境下で運営している、域外の航空会社からの不公正な競争に晒されるべきではない；

b) 欧州共同体設立協定の基礎的ルールのひとつを犯して、国籍を基に国外の目的地への航空運輸権を配分することにより、それぞれの加盟国の航空会社を優遇し、他の加盟国の航空会社を不利に扱うという差別を行う。

7. 1992 年に単一欧州航空市場が完成しており、及び全ての欧州航空会社が旅客と貨物を輸送する平等な権利を有すべきであり、加盟国はその日以降第三国との間で協定について交渉し又は締結することはできないと、欧州委員会は考える。

(米国との合意)

= オープン・スカイ =

8. 1994 年 11 月、米国運輸長官 Pena は、「国際航空政策ステートメント」を発出し、これによって、開かれた航空の世界への強いコミットメントを示した。米国は、いわゆる「オープン・スカイ」協定を、なかならず EU 加盟国に提案した。これら協定の目的は、署名国間における航空輸送を自由化するもので、目的地から第三国へ以遠する権利（「第五」の運輸の権利）も含んだ。

9. 欧州委員会は加盟国に対し、上述した理由から、米国とは如何なる新しい協定も結ばないよう要請したが、現在の訴訟の対象とされた 8 カ国全て（オーストリア、ベルギー、デンマーク、フィンランド、ドイツ、ルクセンブルク、スウェーデン及び英国）は、協定を結んだ。7 カ国のそれは、上述した完全な「オープン・スカイ」協定である。英国・米国協定は、「オープン・スカイ」型よりは制限的であるが、ロンドンのヒースロー空港及びガトウィック空港に関してのみである。他の空港については、その他と同様の要素を含んでいる。

= 欧州委員会の意見 =

10. それらは、伝統的な二国間関係においては、有益な自由化手段であるということが判明しているものの、欧州委員会は、関係 EU 加盟国が交渉するような、二国間協定の個別ばらばらの交渉は、本来的に大西洋の向こうの米国市場でそうであるように、EU が効果的に巨大な自由化市場になったという事実を考慮に入れていない。欧州委員会は、これらの二国間協定の累積的な効果によって、米国は欧州市場で重大な運航の機会を与えられているのに、欧州の航空会社は米国において、同等の価値の権利を得ていない。

11. 例えば、米国の航空会社は、この協定のパッチワークによって、米国のどの地点からでも自由にほとんどすべての EU の地点に運航することができるが、欧州の航空会社は、自国から米国の目的地にしか運航できない。さらに、米国の航空会社は、EU 域内の二地点間を飛行する「第五」の権利を行使しているが、共同体の航空会社は、米国市場内の異なる目的地の間において、

そのような権利を有していない。

12. 9月11日以降のいくつかの欧州の航空会社における財政的問題は、これらの歪曲が業界にもたらす構造的問題を明確にした。

13. 協定に秘められた国籍制限は、航空会社の経営者から、他の業界のカウンターパートにも自由に開放される、汎欧州のスケールでの強固なビジネスを構築するという選択肢を奪っている。これは、欧州域内での合理化及び投資の範囲を著しく狭めている。

14. いくつかのEUフラッグ・キャリアの困難はまた、国際リンクの提供を国の航空会社に頼ることの危険性を露呈した。いくつかのEUフラッグ・キャリアは、多くの大西洋間ルートから撤退せざるを得ず、直行便のギャップを残した。現在の協定下では、これらは、米国の航空会社のみが運航することができるが、その理由は、欧州の他国の航空会社をこれらのルートで運航するために指定することは、制限されているからである。これは、欧州企業全体の損失である。

15. これらの市場の歪曲に加え、個々の二国間協定の締結は、将来の共同体航空政策に損害を与えた。米国との交渉の場合においてEUがよりバランスのとれた成果を達成するための唯一の方法は、全EU加盟国の交渉手段を一緒にプールし、及び欧州市場へのアクセス付与に関し共同アプローチに達することであると、欧州委員会は考える。

16. EUが一体の統一された強力な発言力で主張する、そのような共同アプローチは、実質的に全ての主要な国際貿易交渉で使用され効果を出しており、欧州委員会は、異なる方法で航空輸送にアプローチすることに合理性は無いと考える。欧州委員会は、全ての欧州主要航空会社の支援を得て、完全に自由化された市場を形成し及び航空会社への国際投資を自由化する、完璧なEU・米国協定の概念を作り上げた。欧州委員会は、米国との間で「大西洋横断共通航空地域」について議論を開始できるよう、加盟国の政治的決断を待っている。運輸・エネルギー担当の副委員長ロヨラ・デ・パラシオが最近述べたように、「これは権限の問題ではなく、我々の業界の競争力にとっての重大な問題である：二国間協定は、欧州域内での統合及び共同体航空会社の発展を妨害する。一方、大西洋横断共通航空地域は、我々の大西洋のパートナーとの間で、より緊密な協力と公正な競争をもたらす」。

別添

(欧州委員会の法的論拠)

1. 欧州委員会は法廷において、加盟国に代わり、EU域外国と航空輸送協定を交渉する排他的権限を有すると主張した。欧州共同体は、民間航空問題での対外権限を、欧州共同体設立協定の輸送に関する規定から得ている。これは、特に欧州共同体設立協定第80条(改正前の第84条)の(2)であり、AETR判決において欧州裁判所によって引用されている。これによって確立された原則は、航空輸送のように、一端ある分野で共同体法が存在したなら、当該分野においては、共同体が交渉を行う排他的権限を有するというものである。これは、黙示的権能の理として知られる：

「加盟国は、域外国との義務によって影響を受け得る共通ルールが存在するに至ったとき、域外国との義務を負う権利を失う。」

2. 欧州委員会は、「オープン・スカイ」協定は、EU法令によって設立された航空輸送の域内市場の範囲と機能に影響を与えると考える。自由化措置の「第3パッケージ」は、航空サービス分野での域内市場の設立を意図したものであり、市場の構造及び機能に関する共同体ルールの完全なセットからなり、特に、加盟国間及び加盟国の国内のルートへのアクセスに関するルールを含

む。それは、開放された、自由化された市場を設立し、そこでは、航空会社は、完全に需要及び自身の商業的判断に応じて、自由にサービスを提供することができる。

3. 欧州委員会は、個々の加盟国による二国間オープン・スカイ協定の交渉は、この自由化措置の「第3パッケージ」を包含すると考えるが、それは、協定が異なる EU の航空会社の間で差別をもたらす、競争の歪曲を生み出すからである。

4. 「オープン・スカイ」協定は、欧州市場へのアクセスを外国の航空会社に実際に付与しており、米国の航空会社に、EU との間及び EU 域内の運輸件を認める。更に、加盟国は、自国領土内から米国へ運航する排他的権利を自国の航空会社に留保しており、平等であると仮定される EU 航空会社の間で差別を生み出している。

5. 国籍によるそのような運輸権の配分は、EU 航空会社間の競争を制限するとともに、グローバルな野心を持つ EU 航空会社がいずれかの EU 加盟国において自国以外の国際的な事業を設立することを実際上不可能にしている。今の状態の協定の下では、国際的な運輸権へのアクセスは無い。これは、欧州内における設立の自由に対する重大な障害である。

6. まとめて、欧州委員会が主張しているのは、オープン・スカイ協定が：

- a) 欧州以外の航空会社の参入を可能とすることで、単一市場を歪曲する；
- b) 欧州の航空会社間の無差別原則と矛盾する；
- c) EU 法で設立された欧州共同体の航空会社の概念を害する - 自国以外の加盟国からの国際ルートへのアクセスを否定することは、設立の自由を害する。

7. 欧州委員会は、一緒に交渉することによって、EU は旅客及び欧州航空会社のために、より良い取引を勝ち取ることができると思う。それは、既存の自由化を強化し、欧州航空会社間の市場参入の平等の概念を保護し、既存の協定において付与された権利を尊重する、バランスの取れた相互主義的な取引を主張する場合に、より影響を与える。

2002年1月31日法務官意見

1. 法務官意見のプレス・リリース(仮訳)

1998年欧州委員会は、英国、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルク、オーストリア及びドイツに対し、米国との間で航空輸送サービス分野で二国間協定を締結した結果、共同体法に違反したとして、別々に8つの訴えを起こした。特に、欧州委員会は、(a)共同体と加盟国との間の対外権限の区分に関する原則に違反したこと(しかしながら英国に対しては問題としていない)、(b)協定に「国籍条項」を設けることによって、このために実際、相手国の指定航空会社であっても、その国民によって所有されていないか又は支配されていない場合には、協定自身によって規定された権利を拒否することを締結国に認め、設立の権利に関する欧州共同体設立条約の規定に違反したこと、(c)共同体法に違反する規定が欧州共同体設立条約の発効以前から維持されている場合には、それらの規定を共同体法令に完全に適合するようにするため、可能な限りの手を尽くさなかったこと(英国に対しては問題としていない)、を問題としている。

欧州共同体設立条約の体系の下では、航空輸送は特別なルールの適用を受け、それによって特別な権限が閣僚理事会に付与されている。当該機関は権限を行使し、特に、サービスの提供の自由と自由競争を確保することを目的とした3つのパッケージからなる措置を採択した(1987年、1990年及び1992年)。

本分野における加盟国と米国との関係は、二国間協定を基礎とし、これによって、締結国の指定航空会社に対し締約国の領土上を飛行する権限が与えられる。何度も要求を行ったものの、閣僚理事会は、航空に関しては加盟国が非加盟国との関係における権能を維持していると考え、米国当局と交渉を行うための完全なマンデートを欧州委員会に与えていない。1996(論争されている協定の締結後)に限定的なマンデートが付与されたものの、共同体による協定の締結には至らなかった。

1992年以降、米国はいくつかの加盟国に対し、航空輸送に関する二国間協定の修正を提案したが、これは、特別な自由化モデル協定(「オープン・スカイ」協定)に沿ったものにするを目的とした。当該モデル協定の独特の特徴は、米国内の任意地点と欧州諸国の任意地点の間を運航する権利である;全ての国において、キャパシティ及び便数の制限がない;運賃、チャーター便及びコンピュータ予約システムに関し特に自由なルール。「オープン・スカイ」モデル協定の基礎的要素は、運輸権の完全な交換である:出発地の国から他の別な国へ又はその逆に旅客を輸送する航空会社の権利は別として、モデル協定では、二カ国からの旅客を、第三国の航空機でその国の出発地/目的地を含むルート上において、輸送する権利を規定する。実際のところ、これが米国の航空会社が全ての共同体のルートにアクセスすることを可能としている。

欧州委員会は本件訴訟において、「オープン・スカイ」モデルに関する同様の修正協定の締結(1995年及び1996年の間)を、特に問題としている(英国については幾分状況が異なり、1977年のバミュダII協定に「国籍条項」を入れたことのみが問題とされている)。

<法務官は、本日意見を出したが、その見解は欧州裁判所を拘束するものではない。法務官の任務は、完全に独立して職務を遂行し、責任を有する訴訟事件に関して欧州裁判所に対し法的解決策を提案することである。>

(a) 共同体の対外権能の侵害

Tizzano 法務官は、明白な法令上の規定に適当な基礎がないとき(この場合がそうである)は、EC 設立協定の目的の一つを達成するために国際協定を締結する必要性は、共同体の排他的な対外権能のもととなりうるが、それは、権限のある共同体の機関によってそのような必要性が正式に確認された場合に限る。閣僚理事会は、米国との間で「オープン・スカイ」型の協定を共同体レベルで締結する必要性は無いと考えたのであるから、それゆえ法務官は、本件に関する欧州委員会の見解には反して、主張されているところのそのような協定を締結する共同体の排他的権能は、申し立てのあった「必要性」を根拠とすることはできない。

一方において法務官は、司法裁判所の判例法によって、共同体がある領域(域内レベルの)において共通ルールを採択したときには、当該ルールに影響を与える義務を非加盟国との間で契約する権限を加盟国は失うと考える。したがって、共通ルールでカバーされた問題においては、加盟国は決して国際協定を締結することはできない: 一方的にとられる手段は、共通市場の統一と両立しがたい。

これら訴訟事件に関する欧州委員会からの種々の申し立てを分析したところ、共同体域内ルートにおいて米国の航空会社が課すことのできる航空運賃及びコンピュータ予約システムに関する限りは、係争中の協定は共通ルールに影響しうると考える。これらの事柄は、共同体規則(それぞれ2409/92及び2299/89)によって支配され、したがって共同体の排他的な対外権能の範疇に属する。

それゆえ法務官は、訴えられている加盟国(この点に関しては、英国を含まない)は、そのような問題に関し国際的な義務を負う権利を与えられていなかった。

(b) 設立の権利に関する違反

欧州委員会は、米国との二国間協定は、相手国の指定航空会社であっても、その国民によって所有されていないか又は支配されていない場合には、協定において規定された権利を拒否することをそれぞれの締結国に認める条項(「国籍条項」)を含むと主張した。

法務官は、その条項のために、提訴された加盟国は、それらの領土内に設立された他の加盟国の航空会社に対して、自国の航空会社に付与したのと同じ待遇を付与しない。いずれにしても、当該二国間協定で規定された航空輸送サービスを運営するのに必要な許可を、米国当局から得る権利を有するのは、その国の航空会社のみである。一方、「国籍条項」は、国家政策を理由とした例外を根拠として正当化することはできない。したがって、法務官によれば、国籍条項は、設立の権利を支配するルールに反する。

(c) 欧州共同体設立条約の発効前の規定

法務官の見解では、協定の中の共同体法に反する規定は、EC 設立協定の発効前のものではなく、それゆえに、それを理由として正当化することはできない。もしも、欧州裁判所が異なる結論に達したとすれば、法務官は、関係加盟国はそれらの権限において、それらの規定を共同体法令に完全に適合させるために全てをなさなかったと考える。

結論

法務官はそれゆえ、欧州裁判所が以下のとおり宣言するよう提案する。

(a) デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルク、オーストリア及びドイツは、共同体域内ルートにおいて米国の航空会社が課すことのできる航空運賃及びコンピュータ予約システム(CRSs)に関する取り決めを、「オープン・スカイ」協定に設けることによって、共同体と加盟国との間の権限の区分に関するルールに違反した。

(b) 全ての提訴された加盟国は、「オープン・スカイ」協定において国籍条項を維持し又は設けることによって、設立の自由に関する共同体原則に違反した。

2. 欧州委員会報道官の記者レク(概要)

- 欧州裁判所による最終的な判決は、4～6か月後。
- 法務官は、欧州委員会の主張の大部分を認めた。特に、国籍条項を設立の権利に関し違法であるとした点。さらには、第三国との間で加盟国が協定を結ぶことは、共通ルールに影響を与えるなら、欧州共同体設立条約に適合しないとした点である。共同体レベルで共通ルールが存在する場合には、加盟国はそのような権限を行使できず、共同体に排他的権限があるとされた。
- (法務官の意見によった場合、欧州委員会は米国とオープン・スカイ協定に関する交渉を行う権利を得ることになるのか、との質問に対し、) 共同体ルールでカバーされる領域は、欧州連合単独の権限の範疇になるとされた。二国間協定であったとしても、共同体の損害を全体として考慮しなければならないとした。結論のパラグラフ 70 及び 74 を指摘したい。加盟国と共同体は緊密な協力をを行い、最も適切な解決策(現在の協定を適法な状態とする)を見つけることが必要である。最もシンプルなアプローチは、一つの協定にすることであると言える。
- (共同体が第三国との協定を交渉する排他的権限を有しているわけではないとされたと理解するがどうか、交渉の完全な権限を認めた訳ではないと思うが、との質問に対し、) 法務官

は、排他的権限を有しているとも、その必要があるとも言っていない。将来交渉を行うのが、共同体なのか加盟国なのかは問題とされていない。現在の二国間協定は、根本的な修正がなされ、もっと合理的かつシンプルに、一つの協定にならなければならない。

- (欧州裁判所の判決がどうであれ、欧州委員会がオープン・スカイ協定の交渉を行うためには、閣僚理事会からマンデートを得る必要があると理解するがどうか、との質問に対し、) 共同体レベルで協定を有するのがベターであり、そのような決定には、閣僚理事会からの全会一致によるマンデートが必要である。

3. 報道振り(2002年2月1日)

=ウォール・ストリート・ジャーナル・ヨーロッパ=

- AEA(欧州民間航空協会)は、法務官意見が欧州裁判所によって採用されることを望んでいると述べた。「EU及び米国との間の単一通商地域を交渉する共同体の権能へ向けて、ステップとなろう」とAEAの報道官は述べた。
- 米政府関係者は、加盟国が既存の協定によって負っている義務を履行することを、EUが妨げようとしないのであれば、法務官意見を歓迎すると述べた。また、そのような協定は拘束力があると強調した。
- 訴訟対象の加盟国は、法務官意見が米国との航空問題に短期的な影響を与えようことを認めたくない。英国は、ここ最近、米国とのオープン・スカイ交渉の再開を求めてきたが、欧州裁判所がはっきりと駄目だと言うまでは、努力を継続すると述べた。英国のEU代表部の報道官は、「裁判所が実際に判決を下すまでは、英国は米国との間で航空サービス協定を締結する権利があると考え」と述べた。
- もし欧州裁判所が欧州委員会に有利な判決を下したなら、二国間協定は、再交渉されるか、又は修正されなければならない、共通の協定に向けてどのように一緒に努力するかを決めるため、加盟国は欧州委員会と交渉しなければならない。
- 「それは合同の作業となり、共同体と加盟国と一緒に交渉しなければならない」と、元欧州委員会官僚のソーレンセン氏(注:2001年秋まで欧州委員会運輸・エネルギー総局航空政策課長)は述べた。

=ヨーロッパ紙=

- 欧州委員会報道官は、もし欧州裁判所が法務官意見に従ったなら、必須の要素に関して、欧州委員会に従ったということになると述べた。法務官意見の中で欧州委員会の主張を認めなかった部分は軽視し、報道官は、もし判決が法務官の意見に従ったならば、最もシンプルで合理的なのは欧州協定となると述べた。

=ファイナンシャル・タイムズ紙=

- 法務官意見が、欧州裁判所によって認められたなら、センシティブな航空分野に対するブラッセルの支配を拡大することになると思われる。
- ブラッセルにある弁護士事務所Norton RoseのGeert Goeteynは、「もし法務官意見が支持されたなら、オープン・スカイの核心部分全部がはぎ取られてしまう」、「この分野で交渉を続けたいとする加盟国にとっての主要な関心事項は、大幅に減ってしまうだろう」と述べた。
- 法務官は、航空サービスに関して欧州委員会が完全な交渉当局となるべきと勧告するまでには至らなかったが、弁護士は、最終判決が意見に従ったとすれば、ブラッセルが事実上そのような権力を勝ち取ることになりそうだと述べた。「協定は無効ではないが、そのような協定を維持する意味はない」と欧州委員会は述べた。
- 米国政府筋は、法務官意見を検討しているとしつつも、実際問題として、ワシントンは国際法の下で交渉してきた協定を破棄することには消極的であるだろうと述べた。
- ブラッセルが求めてきた顕著なマンデートを勝ち取ることはなさそうであるが、実態上の効果

は同じであろう。

- 弁護士は、そのように自国民に有利な取引を明確に禁止されれば、加盟国は最終的には欧州委員会の交渉マンデートを認めそうであると述べた。
- いずれにしても協定は、ある一国の企業ではなく、EU 国民へ言及するよう修正が必要である。

2002年11月5日、欧州司法裁判所が「オープンスカイ裁判」に係る判決を出した。概要は次のとおり。

1. 欧州司法裁判所公表資料概要

(判決要旨)

共同体域内ルート上の航空運賃設定に係る一定の側面（非共同体キャリアーへの適用に係る部分）及びコンピューター予約システム(CRSs)に係る約束は欧州共同体の排他的な対外機能権限の範疇に属する。

こうした観点から、米国とある加盟国が締結しているオープンスカイ協定は共同体法に違反する。

さらに、航空会社の所有及び支配に係る条項は差別を構成し、共同体法に矛盾する。

(経緯)

EC 設立条約には、運輸に係る特別な規定があり、欧州共同体に特定の権限を与えている。そのため、共同体の航空サービスの提供に係る自由と共同体域内の自由競争を図ることを目的とした、3つのパッケージ（1987年、1990年、1992年）を採択することができた。1992年に採択されたパッケージは、次の3つの規則から成る。

- 共同体域内に設立される航空会社に係る加盟国による運航免許認可に係る規則
- 共同体域内ルートへの共同体航空会社の参入に係る規則
- 共同体域内ルートにおける運賃設定に係る規則

このパッケージは、特に、次の規則により補完されている。

- CRSs に係る規則
- 空港スロット配分に係る規則

1995年から、米国は、特に、全てのルートにおける自由なアクセス、制限のないルート及び運輸権の認可、相互不賛成のシステムに基づく運賃設定、コード・シェアの可能性を促進するため、いくつかの加盟国と「オープンスカイ」タイプの二国間協定を結んだ。

欧州委員会は、オープンスカイ協定を締結している7の加盟国（デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルク、オーストリア、ドイツ）及び英国に対し訴訟を起こした。欧州委員会は、こうした協定締結により、加盟国が特に次の事項に違反したと主張している。

(i) 共同体のみがそうした協定を締結する権限を有することから共同体の対外機能権限に違反した（注：本件に関しては、英国に対しては問題とされていない）

(ii) 仮に協定締結加盟国が指定した航空会社が当該加盟国又は国民により実質的に所有されていないか又は実効的に支配されていない場合、米国が当該航空会社の運輸権を拒否することを認めることにより、設立の権利に関する EC 設立条約の規定に違反した（航空会社の所有及び支配に係る条項）

（共同体の対外機能権限の侵害関係）

航空運送に関し、EC 設立条約は、欧州共同体の措置を講ずる権限は閣僚理事会の決定に依存することを規定している。この規定それ自体では、共同体の機関が共同体を拘束する国際協定の締結を行うことを認める、航空運送分野における共同体の対外機能権限は創設されていない。それゆえ、この観点からは、明確な共同体の対外機能権限はな

い。

しかしながら、裁判所は、国際協定を締結する共同体の権限は、EC 設立条約からの推測により、結果として生じうることに着目する。これは、共同体の対外機能権限の授与が共同体の域内機能権限の実効的な実施にとって必要な場合である。

裁判所は、閣僚理事会が米国との航空協定の締結を必要とせず第 3 次パッケージを採択することができたことから、これらのケースにより、域内機能権限の実施は外部機能権限が実施される場合のみ可能となる状況であったことは明らかにされていないことを認める。

それゆえ、裁判所は、判例によって、共同体が共通ルールを規定したときは、当該ルールに影響を与える義務を非加盟国との間で契約する権限を加盟国は失い、共同体のみがそうした権限を有する資格があることを指摘する。これは、共通ルールの範囲内に国際約束が含まれる場合、既に大部分がそうしたルールによってカバーされている範囲内の場合又は共同体が域内法令に国籍に係る規定（今回の場合は、非加盟国の航空会社に係る規定）を含む場合が該当する。

したがって、裁判所は、引用された規則の範囲をケースパーケースで審査する。

第一に、裁判所は、共同体域内に設立される航空会社に係る加盟国による運航免許認可に係る規則及び共同体域内ルートへの共同体航空会社の参入に係る規則の適用範囲を審査し、これらの規則は米国航空会社に係るルールが含まれていないことから、二国間協定はこれらの規則により既にカバーされた範囲に含まれないことを認めた。

一方、裁判所は、共同体域内ルートにおける運賃設定に係る規則、CRSs に係る規則及び空港スロット配分に係る規則が非加盟国の航空会社にも適用されることを認めた。それゆえ、共同体は、このケースに関し、排他的な対外権限を有する。しかしながら、裁判所は、提訴された二国間協定が空港スロットに係る約束を含んでいることを欧州委員会が確証していないことを留保する。

したがって、裁判所は、共同体域内ルートにおける運賃設定に係る共同体ルール及び CRSs に係る共同体ルールに関し、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルク、オーストリア、ドイツが共同体の対外機能権限を侵したことを宣言する。

（設立の権利に関する違反関係）

裁判所は、航空会社の所有及び支配に係る条項によると、米国が、原則として、協定締約加盟国の支配する航空会社への運輸権を認める義務を負い、当該加盟国内で設立され他の加盟国が支配する航空会社の運輸権を拒否する権利が与えられていることに着目する。これは、ホスト加盟国における国内待遇を他の加盟国の航空会社が享受できない差別となる。これは、設立の権利に係る共同体ルールにより禁止されていることである。さらに、この条項は、公序・公的安全の見地からも正当化されない、なぜなら、脅威と共同体航空会社に対する一般化された差別の間には直接的な関連がないからである。

したがって、米国と英国、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルク、オーストリア、ドイツ間で締結された二国間協定に含まれる航空会社の所有と支配に係る条項は、設立の権利に係るルールに反している。

2. 欧州委員会公表資料概要

欧州委員会は、米国と 8 の EU 加盟国の間で締結されている二国間協定の合法性を取り扱ったいわゆる「オープンスカイ裁判」に係る欧州司法裁判所の裁定を歓迎した。本日の判決は、国際航空に係る新しい一体化した、ダイナミックな欧州の政策を発展させる大きな一歩であること、これからは我々が共同で目的を確定し遂行するため欧州にお

いて共に作業しなければならない旨が裁判所の裁定から明確となること、欧州委員会は自分の役割を果たす準備ができていていること等をデ・パラシオ委員は述べた。

裁判所の事実認定において、特に重要な事項は、国籍条項が EC 設立条約に違反しているとした点であり、同じ程度に重要なのは、域内 EC ルールが合意され第 3 国の会社に影響を与える場合には、国際関係に係る共同体の対外機能権限が確立される旨の原則を裁判所が確認した点である。事実上、EU 法により航空に係る全てのエリアはカバーされており、加盟国は本件に関し他国との約束を行うことはもうできなくなるかもしれない。二国間取引を締結した加盟国は、国際レベルでの約束と EC 法における義務の間に軋轢を生む危険を冒すこととなる。

加盟国と米国との関係を共同体法と一致させるために問題のある二国間協定を EU 全域のものへ置き換えることに合意する観点から、EU 米間の交渉を開始する必要性に迫られている。欧州委員会は、「大西洋間の共通航空エリア」の交渉に係る提案を加盟国に行った。また、他の第 3 国との交渉も近いうちに提案する見込みである。

まもなく、欧州委員会は航空分野における対外関係の政策を規定したコミュニケーション及び国際航空協定に係る交渉、締結、管理に係る提案を出す予定である。

3. デ・パラシオ委員記者会見

5 日昼に開催されたデ・パラシオ委員の記者会見における発言中、興味深い点は次のとおり。

(今後の予定)

米国は、こうしたことが起きたら早急に交渉を開始しようと既に言ってきている。我々の提唱している「大西洋間の共通航空エリア」は欧州だけでなく北米地域も興味を有している (interest) 状況である。なお、欧州司法裁判所は、協定が違法である旨出しただけであり (交渉に係る) 権限を委譲しているわけではない。交渉権限を委譲するのは閣僚理事会である。交渉権限委譲に関しては、欧州司法裁判所がこうした判決を出していることから加盟国とは揉めないと思う。年内にも交渉に係る指示 (negotiating brief) が採択されうる (could be adopted)。

(欧州航空会社)

大西洋間のルートを運航している EU の 12 のフラッグキャリアーはおそらく減少するであろう。おそらく、我々は 12 を維持することはできないと思う。国際的な (global) 職業としての航空会社の数は減少しなければならないであろう。具体的な数については言及できないが、それは市場が決めるであろう。

また、EU ワイドな航空協定を米国と締結することにより、合併の際米国への運輸権を失いかもしいとの航空会社の危惧を払拭する手助けにもなりうる

中 / 東欧諸国 10 カ国との航空自由化協定交渉については、1996 年 10 月、閣僚理事会は運輸権を含む EU 代表交渉マンデートを欧州委員会に与え、現在交渉中である。1999 年 12 月 9 日及び 10 日に開催された運輸相理事会では、欧州委員会がサイプラスと航空分野での市場アクセスに関する交渉を開始することを認める決定が採択された。

2002 年 3 月 26 日の運輸相理事会では、デ・パラシオ委員は、米国とのオープン・スカイ協定に関する裁判所判決の見通しについて説明を行った。アイルランドからは、高度に敏感な政治的問題であるというステートメントがなされた。

2002年11月20日、欧州委員会がEU加盟国に対しオープンスカイ協定を廃棄するよう求めている旨公表した。資料の概要は次のとおり。

1. 概略

欧州委員会は、米国と二国間航空協定を締結しているEU加盟国に対し、欧州司法裁判所の判決に早急に従うことを確保するため、協定廃棄に係る規定を発動させるよう要求した。本日採択された(注:20日に開催されたデ・パラシオ委員の記者会見では19日に採択された旨言及されている。)宣言において、欧州委員会は、11月5日の判決(国籍条項が共同体規則に抵触する旨等が判決要旨。)に対する対応等について述べている。EC設立条約では、加盟国は義務の遂行を図るため適切な措置を講じなければならない(第10条)、欧州委員会は判決に適合するよう要求する義務がある。さらに、欧州委員会は、判決には、当該協定のみではなく、現存する全ての二国間航空協定や新たな協定の交渉についても含みがあると考えている。それゆえ、欧州委員会は、共同体法への適合性がチェックされるまでは国際的な航空に係る約束を行わないよう加盟国に要求し、既存の米国との協定を置き換えるため、加盟国に欧州委員会が米国との交渉を開始することを認めるよう促している。

2. 欧州委員会が加盟国に要求している事項

- (1) 欧州司法裁判所判決に早急に従うことを確保するため、当該判決の当事国(8カ国)に対し、米国との協定中の協定廃棄に係る規定を発動させること。
- (2) EUとしての統一したアプローチを図り、共同体法との適合性を保証するため、他のEU加盟国(7カ国)に対し、米国との協定中の協定廃棄に係る規定を発動させること。
- (3) 全てのEU加盟国に対し、共同体法との適合性が明確化されるまでは、航空分野における新たな国際約束を行うことを控えること。

3. 今後の方向性

欧州委員会は、適切なフォローアップを図るため、必要な提案を今後行う予定であるが、閣僚理事会は既存の二国間協定を共同体レベルの協定に置き換えるための交渉に係る権限委譲に早急に合意しなければならないと考えている。

航空セクターに係る幅広い関係やその他の国際的な関係の観点から、欧州委員会はECの優先事項は次の事項であると考えている。

- (1) キーとなるパートナーとの交渉の開始。

米国との関係はEUの航空関係の中心であり、米国との交渉開始は最も重要である。そのうえ、ロシア、日本との交渉が高い優先事項とみなされる。

- (2) 近隣諸国との関係構築の継続。

2004年におけるEU拡大により、域内市場は更に拡大する。欧州共通航空エリアにより、ECはEU加盟候補国との交渉を完了することが許容されており、加入がまだ先のEU加盟候補国まで短期間で市場を拡大することができる。欧州共通航空エリアは、その他の地中海諸国や東欧諸国の貿易パートナーとの緊密な連携を進展させる基礎ともなる。

- (3) 開発途上国との関係の構築。

EUは、開発途上国とも作業を行わなければならない。また、安全基準の適用についての支援計画も続けていく。

(4) マルチのフォーラムにおける欧州共同体の立場の主張等

欧州の利益を一体的に追求すること等を図るため、国際機関における EU と EU 加盟国との立場の調整が必要である。ICAO のメンバーシップは優先事項であり、その他の航空分野の国際機関における立場についても確立しなければならない。

2003 年 2 月 26 日、欧州委員会が EU 航空政策につき公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会は、航空分野に係る EU と非 EU 諸国間の 2 国間関係を取扱う法的な枠組を創設するパッケージ案を採択した。本パッケージにより、欧州司法裁判所がオープンスカイ協定について EU 条約に適合しない部分があるとした判決以来の国際航空業界の不明確性が排除される。また、多くの 2 国間協定で規定されている国籍要件を欧州共同体が削除することにより、EU の航空会社は、真の欧州・国際ネットワークを構築することが可能になる。欧州委員会は、欧州議会及び閣僚理事会が本提案を至急案件とみなし、欧州共同体が行動できるようにすることを望んでいる。また、優先事項(注：同資料中、デ・パラシオ委員は最優先事項である旨言及している。)として、欧州委員会は、閣僚理事会が米国との EU レベルの交渉に向け最終的なゴーサインを出すべきであると考えている。

パッケージ案は次の 3 つから構成されている。

(1) 欧州委員会声明

EU 加盟国に対し、欧州司法裁判所の判決から得られる原則を尊重するよう求めるもの。特に欧州委員会は、EU 加盟国に対し、外国政府と接触する際に、欧州共同体全体の目標を支援して作業すること、EU 域内のパートナーと情報交換を行うことや自国の航空会社を他の欧州の航空会社と比べ優遇しないようにすることを求めている。

(2) 一般的な交渉権限に係る提案

EU の航空会社間の差別を除き、EU 加盟国が相手国に対してコミットメントできない共同体の権限内の事項をカバーするため、第三国との共同体ベースの協定を交渉する権限に係るもの。本件は、承認を求めて閣僚理事会に送られ、これにより、EU は単一ユニットとして、行動できるようになる。共同体ベースの協定締結の目的は、条約に適合しない既存の 2 国間協定の規定を共通の基準に置き換えることであろう。特に、共同体発着に係る運輸権が当該国籍の航空会社のみで留保されるものでなく、欧州の企業が所有・支配している航空会社により広く開放することを図ることを意味する。こうした問題を解決するために欧州共同体が行動することにより、EU 加盟国は自国の権限内の事項(特に、航空ルートやスロットの交渉)の管理に集中することができる。

(3) 規則案

欧州共同体域内での適切な情報交換や EU 加盟国が管理する事項についての全ての欧州の航空会社に対する非差別的な取扱いを確保するもの。欧州司法裁判所の判決等の観点から、EU 加盟国と外国間の 2 国間の議論の情報を他の EU 加盟国や欧州委員会に通知することは、共通の方針を追及し全体として EU の企業の利益となるようにするために、必要不可欠である。さらに、交渉結果の実施に際しては、全ての適格な EU の航空会社が、ある EU 加盟国が交渉した運輸権の申請・獲得に関する平等な機会を有するこ

とを確保しなければならない。本規則は、EUの航空会社がこうした権利を有することを確保するものである。

2月26日に欧州委員会が採択した航空分野における第三国との関係に係るコミュニケーション文書及びEU加盟国、第三国間の航空協定の交渉・実施に係る欧州議会・閣僚理事会規則案の概要は次のとおり。

<航空分野における第三国との関係に係るコミュニケーション文書概要>

今までの経緯、欧州司法裁判所の判決により導き出される結果や法的原則の適用に係る現状の評価等を行なった上で次のとおり結論付けている。

- ・第1ステップとして、米国との交渉開始を進めることが必要不可欠であり、欧州委員会は、閣僚理事会に対し、米国とのオープンな航空領域設立に係る共同体ベースの交渉のオーソライズを決定するよう促す。
- ・さらに、欧州委員会は、閣僚理事会に対し、指定航空会社の指定や共同体に排他的権限がある事項に係る共同体ベースの交渉をオーソライズするよう勧める。
- ・欧州委員会は、欧州議会、閣僚理事会に対し、早急に規則案を検討するよう要求する。
- ・欧州委員会は、EU加盟国に対し、交渉権限が採択され規則案が施行されるまでの間は、次のガイドラインに従うよう要求する。

(ガイドライン概要)

・一般原則

運輸権は、単一の航空会社のためではなく、共同体の航空会社のために交渉されるものであり、また、EU加盟国域内で設立された全ての共同体の航空会社は、次の事項について同等の権利を有しなければならない。

- 利用可能な運輸権に係る情報提供
 - 当該運輸権の使用に係る申請
 - 当該申請が正しく考慮されること
- ・手続

ある航空ルートへの共同体の航空会社の参入が制限される場合等においては、EU加盟国は、全ての航空会社に情報提供し、関係者の意見表明を求めなければならない。その際、特に、指定航空会社の数、利用可能な運輸権の数、航空会社の指定や運輸権の配分にあたっての基準を示さなければならない。

利用可能な運輸権が足りない場合は、EU加盟国は、申請した航空会社を招いて公開ヒアリングを開催しなければならない。

EU加盟国は、公表した基準に基づき決定を行ない、終了後は、受け取った要求、指定した航空会社やスロットの配分について、公表しなければならない。

<EU加盟国、第三国間の航空協定の交渉・実施に係る欧州議会・閣僚理事会規則案>
第1条(欧州委員会への通知)

EU加盟国が第三国との航空交渉を開始することを決定した場合、欧州委員会及び他のEU加盟国に対し書面でその旨(交渉目的等を含む。)を少なくとも1ヶ月前に通知しなければならない。欧州委員会及び他のEU加盟国は、当該通知を行なったEU加盟

国に対しコメントを行うことができ、コメントを受け取った場合には、当該加盟国は可能な限り考慮しなければならない。

第2条（関係者との協議等）

EU加盟国は自国の航空会社と共同体の航空会社を同等に取り扱わなければならない。

第3条（より制限的な取決めの導入の禁止）

EU加盟国は、一以上の共同体の航空会社がサービスを提供する可能性を排除するような協定を締結してはならない。

第4条（協定締結）

協定締結時には、EU加盟国は協定案及び関連文書を欧州委員会に通知しなければならない。欧州委員会は、当該協定案が共同体の法令等に適合するかどうか審査しなければならない。

第5条（運輸権の配分）

EU加盟国が、運輸権又は指定航空会社の数を制限する協定締結等を行なった場合、当該EU加盟国は、非差別的、かつ、透明性のある手続に基づき、適格な共同体の航空会社間で運輸権を配分することを確保しなければならない。

第6条（手続に係る通知）：略

第7条（秘密性）：略

第8条（施行期日）：略

2003年6月5日、欧州委員会が米国との航空交渉権限の委譲等につき運輸相理事会で合意された旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日開催された運輸相理事会において、次のパッケージ措置が合意された。

1. 欧州委員会が航空分野において米国と交渉を開始することをオーソライズする閣僚理事会決定

（概要）

本件により、欧州共同体が、米国・欧州市場をよりオープンなものとするため、米国と交渉することが許容される。デ・パラシオ委員は、米国との交渉を1ヶ月以内に開始することを目指す旨を述べている。

米国との交渉は、各EU加盟国が米国と締結している既存の協定を唯一の包括的なEU・米国間の協定に置き換えることを目指す。それゆえ、交渉はEU・米国間の全ての航空に係る取決めにカバーすることになり、ルートや発着回数等の市場アクセス、運賃設定、競争法の効率的な適用の確保、航空安全、航空保安を含むことになる。

2. 欧州委員会が既存の二国間協定における一部の規定を欧州共同体の協定に置き換えるために第三国と交渉を開始することをオーソライズする閣僚理事会決定

（概要）

本件により、欧州共同体が、欧州司法裁判所で法的に問題があると指摘された事項を正すため、第三国と交渉することが許容される。欧州委員会及びEU加盟国は、交渉を開始する優先国の特定に関し、作業を行う予定である。

EU加盟国と第三国が締結している既存の協定は、多くの面で有効となり続けるが、

特に EU 加盟国を発着するルートに全ての欧州エアラインに非差別的に参入できることを許容する観点から、欧州共同体法令に適合させるために改正が必要となる。

3. EU 加盟国、第三国間の航空協定の交渉・実施に係る欧州議会・閣僚理事会規則案

2003年6月26日に開催されたEU・米サミットにおいて、EU/米は、包括的な航空運送サービスに係る交渉を今秋の早い段階で開始することを表明した。(その後、2004年2月までに計3回開催。)

2003年2月17日、欧州委員会は隣国に対する航空政策等の提案を行った旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、隣国に対する EC 航空政策と題するコミュニケーション(COM(2004)74 final)において、EU と近隣諸国間のより緊密な航空関係により得られる経済的・政治的利益の概略を示した。欧州委員会は、単一航空市場(欧州共通航空エリア)に組み込むことを目指して西バルカン諸国との、また、地中海諸国との航空協定締結の第一歩としてモロッコ、ヨルダン、レバノンとの交渉権限委譲を求める予定である。さらに、可能な限り包括的な航空協力に到達することを念頭に、トルコと予備的な議論を開始する予定である。

なお、当該コミュニケーションでは、欧州委員会は、極東、南太平洋地域諸国(オーストラリア、ニュージーランド、シンガポール、日本、中国)との航空交渉に係る提案を既に準備し始めているとして、更なるステップが間もなく行われる旨記載されている。

(制度) ノールウェー(及びスウェーデン)との合意

- 1993年7月22日採択閣僚理事会決定(93/453/EEC)、1993年7月採択、1993年9月10日実施。(協定に係る交渉をEUが一括実施)

(内容)

ノールウェー(及びスウェーデン)でも自由化パッケージ が適用される。

(関連)

制定の過程では、根拠条項が問題となったが、結局、一般原則である欧州共同体設立条約第300条(協定の交渉権と締結権)と、第80条(旧第84条、輸送の種類、航海)第2項を根拠とすることとなった(当初欧州委員会は、通商問題であるがゆえに第133条(旧第113条)を根拠とすべきと主張)。

1994年1月から欧州経済領域(EEA)加盟国でもパッケージ が適用されている。なお、スウェーデンは1995年1月にEUに加盟した。

(制度) スイスとの航空協定

- EU スイス7分野協定

(内容)

1995年3月、EEA非加盟のスイスとも個別交渉を行うことが決定され、交渉の結果、航空協定を含む7分野からなるパッケージの協定について1999年6月21日に署名がなされた。欧州議会が2000年5月4日に承認し、スイス議会が承認したのに続き、2000年5月21日にスイスで国民投票が行われ可決された。EUの全加盟国の国内批准手続き、それに続くEU閣僚理事会による承認が完了(2002年2月28日)しており、間もなく交付見込み。

本協定により、スイスに対してもEU法令(技術基準、競争法、国家補助等)が適用されることとなり、スイス航空会社及びEU加盟国航空会社による相互乗り入れが可能となる。また、協定発効2年後にはEU加盟国間のフライトの自由をスイス航空会社を得るほか、カボタージュについては、協定発効5年後に交渉することとなっている。

(関連)

2001年10月1日、スイス航空は資金繰りが困難になったことを原因として部分倒産。グループ子会社クロスエア社に縮小統合していくこととなった。また、同社が予定していたサベナ航空(49.5%の株式を保有)への二年間で4億3千万ユーロの緊急融資を打ち切ることを選んだため、資金繰りの目処が立たなくなったサベナ航空は、2001年10月3日、ブラッセル商業裁判所に強制和議を申請し、5日承認された。2001年11月7日にサベナ航空は破産法の適用を申請し、裁判所は破産を宣言(「(3)航空政策・最近の動向」参照)

2001年10月23日欧州委員会は、スイスエアー等に対する政府支援に関し、以下のとおり発表した。

- 23日、デ・パラシオ欧州委員は、スイスの大統領との電話で、スイスエアー及びクロスエアに対する助成に対し、競争政策上の懸念を伝えるとともに、ECスイス航空協定の前倒し実施を要請した。同委員は、国家助成に対する基本的立場を守り、スイスに対し共同体法令に適合した方策を実施するよう要請する考えを示した。スイスの大統領は、EUとスイスの関係を支配する法的枠組みを遵守する意向を示した。
- ECスイス航空協定を含むパッケージ協定は、フランス、ベルギー、オランダ及びアイルランドでの批准が終了しておらず、未だ発効していない。しかしながら、道路輸送協定については、スイス側の要求で前倒し実施が行われた。
- 欧州委員会は、スイス当局に対し、ECスイス航空協定の精神を遵守して行動することを期待する。これによって、スイス政府は、航空会社を支援するための財政的措置が協定の第12条及び第13条に適合するよう確保しなければならない。
- スイス当局は、22日夕刻、支援計画を欧州委員会に届け出た。少なくとも2002年3月まで、26の長距離便を運行するためのスイスエアー・グループへの10億スイスフランの追加融資と、クロスエアへの6億スイスフランの投資(州からは別途4億スイスフランの投資が計画されている)がその内容である。
- 欧州委員会は、この措置を検討の上、スイス当局に基本的立場を通知する。特に、この支援が運賃の引き下げに利用されるかどうかを確認する。
- 本件は、1972年の自由貿易協定に基づき設置されている共同委員会の次回会合(11月19日)で取り上げられる。欧州委員会は、分析の結果に応じて、支援措置の修正を要求することもありうる。

(制度) 大西洋共通航空地域(TCAA)

- AEA (欧州民間航空協会)より提唱されたアイデア
- 1999年12月6日にシカゴにおいて開催された「オープンスカイを超えて」会議におけるデ・パラシオ欧州委員のスピーチ

(内容)

1999年12月6日にデ・パラシオ欧州委員が行ったスピーチの概要は以下のとおりである。

- 現在の相互主義に基づく二国間合意による国際航空は、50年以上が経過し、グローバリゼーションの主たる障害。
- 米国の「オープンスカイ」政策は、賞賛に値するものであり、欧州共同体は航空輸送市場の真の自由化にコミット。しかし、欧州航空市場が完成された今、欧州共同体が一体として交渉する必要があり、欧州委員会としての関心事。
- 世界の最も重要な二つの航空輸送市場である米国とEUとがリードし、大西洋共通航空地域(TCAA)を創設すべき。
- TCAAとは、米国のオープンスカイという概念と、欧州の域内市場開放というコンセプトを合体したものである。TCAAは、市場アクセス以上のものを包含する概念であり、CRS、コード・シェアリング、スロット、国家助成、破産からの保護、リース等の規制的問題に関しても、共通のアプローチと明確な協定を設けるべき。特に航空企業間のアライアンスが形成される現状に鑑み、EU競争法と米国独占禁止法の適用が重要課題。
- TCAAではまた、EU加盟国が、安全性、環境問題、旅客の権利、消費者保護、労働基準に関しても、政策を集中させる必要。
- 空域及び空港における混雑問題への対処は、重要な課題であり、欧州委員会は域内市場での「オープンスカイ」を補完するものとして、単一航空領域の創設に着手。

(関連)

欧州委員会は、大西洋共通航空地域(TCAA)の創設に係る対米交渉のマンデートを得るため画策中であるが、マンデートの獲得自体が容易でない(注:新聞報道によれば、EU四大国中三カ国が反対)と見られる。欧州裁判所に提訴されている加盟国は、提訴の取り下げがまず必要だと主張しているし、2000年12月の運輸相理事会ではアイルランドが反対したとも伝えられている。また交渉に当たっても、オーナーシップ及び支配といった中心的課題、カポタージュ、リース、CRS及びスロット割当といった課題、EC競争法と米国独占禁止法令の適用の整合の難しさ、など課題は山積している(2000年5月15日AEAにおける同委員スピーチ)。

2001年5月27日～29日にマドリッドにて開催されたIATA世界輸送サミットにおいて、デ・パラシオ委員は「Globalisation – The way forward」と題しスピーチを行った。要旨は以下のとおり。

- 二国間航空協定を非難(指定航空企業数の制限、ルート及び使用空港の制限、運賃承認)
- 米国オープンスカイ政策に一定の評価(しかし、バイラテラルな正確を残す)
- オーナーシップとコントロールに関する規定は越境合併を不可能とし、航空会社は他市場へ参入できない。
- 国内市場を扱っていない。
- ウェット制度を自由化していない。
- 競争ルールを扱っていない。

- 混雑空港、環境、社会的問題といった面についての規定が極めて不十分。
- マルチラテラル法制が必要。
- 欧州裁判所決定を受け、15年前からEUでは二国間体制を共同体システムに置き換える必要に直面。そして大成功を収めた。
 - そこから得た教訓は以下の点。
- 運輸権を含む自由化は革命を起こすものではない。
- 設立の自由は競争のために重要。
- 協力で独立した競争当局が必要。
- 付帯する対策が必要(労働者と旅客の保護、安全基準、容量の増強)。
- 同様の地域的なイニシアティブは存在するが、それらの間のリンクはない。
- オプションとしては以下が考えられる。
- オープンスカイからの更なる発展
- WTOの枠組みの活用
- 地域的合意(1992年ノルウェー及びスウェーデンとの合意、1999年スイスとの合意、中東欧との合意。モロッコも関心を示しているし、将来は北アフリカ及び中東とも)
- このような地域的合意がベストな解決策であり、米国を含む地域へも拡大すべき。それが我々の提案するTCAA。
- ICAOが2003年3月に漸進的自由化を討議する国際会議を計画していることを歓迎する。
- 新しい体系の中で不可欠な要素は次のとおり。
- 効率的で独立した競争当局
- 旅客権利の保護
- 労働者の保護
- 安全性
- ATCと空港の容量(管制とスロット配分)

[日本への影響]

欧州委員会はそのホワイト・ペーパー「2010年に向けての欧州運輸政策：決意のとき」(2001年9月12日採択COM(2001)370)において、「概して、欧州連合ではなく各加盟国が別々にアクセス条件を第三国と交渉するこの状況は、ハンディキャップである。ほんの一例を挙げると、東京成田空港では、米国企業が640のスロットを有しているのに、負う祝儀行はわずか160しか獲得できていない」(P98)、「特に、日本及びロシアのような他の主たるパートナーと航空交渉を開始する可能性を検討することも必要となろう」(P99)としている。

(制度) ICAO 及び IMO への欧州共同体の加盟

(内容)

2002年4月9日、欧州委員会はICAO(国際民間航空機関)及びIMO(国際海事機関)への欧州共同体の加盟を正式に要求した旨発表。概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は閣僚理事会に対し、ICAO及びIMOへの欧州共同体の加盟に関する交渉を承認するよう要求。本件については、2001年9月に欧州委員会が採択した運輸に関する新ホワイト・ペーパーにおいて既にアナウンスされていた。

- 欧州共同体の加盟のためには、ICAOを設立するシカゴ条約とIMOを設立するジュネーブ条約をそれぞれ改正する必要がある、数年を要する。
- その間の暫定的な措置として、欧州委員会は以下のとおり計画している。
- ICAO に関しては、現地(モントリオール)での代表を指名し、ICAO の作業に合うよう内部手続を改変する。
- IMO に関しては、加盟国に対し、議長国又は欧州委員会が欧州のポジションを形成することができるよう、合意することを要請する。

第三国航空会社の不公正競争への対抗規則(2002年3月12日) = 大西洋ルート運賃問題等 =

欧州委員会は、補助金の交付を受けた第三国航空会社からの不公正な競争に対抗するため、規則案(COM(2002)110 final)を採択。

= 趣旨 =

- 本規則は、補助金とともに、当局が付与した非商業的な恩恵が原因となっている第三国航空会社による不公正な価格慣行についても取り扱う。補助金の恩恵を受けている第三国航空会社に対する課税を可能とする。課税は、補助金の額に基づき算出されるが、共同体航空会社が被った損害を賠償するに必要な程度よりも高いものであってはならない。第三国航空会社が国営である場合、政府が付与したその他の非商業的恩恵が原因となった不公正な価格慣行を相殺するためにも、課税することができる。
- 規則の適用は、航空業界からの苦情により、又は、欧州委員会の独自のイニシアティブにより開始される。苦情を受けると、欧州委員会はEU官報へ意見を掲載し、調査を開始する。どの段階においても、法廷外解決が可能である。調査の最終段階では、最大6ヶ月間の暫定措置を採択する場合、証拠不十分により行動をしない場合、最終的な措置を採択する場合という三通りの選択肢があり得る。
- 共同体では、製品の分野での補助金を取り扱う法的手段と、海運の不公正価格慣行を対象とした法的手段は、既に設けられている。
- 米国では2000年以降、「航空会社に対する非競争的な行動」であると考えられるときは、「外国政府又は外国の航空会社を含む外国の対象の活動」を排除するため、行動を起こす権限が運輸長官に認められている(U.S.C. Section 41310)。

= 規定の概要 =

第1条(原則)

救済措置(A redressive measure)は、共同体発着路線における共同体企業に損害をもたらす航空サービスの提供に関し、(1)非共同体航空会社に対し付与された補助金を相殺すること、又は、(2)国家に支配された非共同体航空会社による不公正な価格設定行為を相殺することを目的として、課すことができる。

第2条(補助金の付与)

1. 欧州共同体の一員でない国の政府による財政的支援が存在し、及び、それによって利益が与えられているときには、補助金が存在するとみなす。

2 (略)

第3条(不公正価格設定行為)

1. 不公正価格設定行為は、国家により支配された非共同体航空会社が、非商業的利益を得て、通常の料金よりも低い航空料金を継続的に課している場合に、存在しているとみなす。

2. (「通常の料金」の定義。略)

3. (「国家に支配」の定義。略)

第4条(損害の決定)

1. 「損害」とは、共同体企業への重大な損害(material injury)又はそのおそれの意味する。

2. 損害の決定は、積極的な証拠に基づき、並びに航空サービスの運賃レベル及び共同体航空会社の運賃に与える影響と、それらが共同体企業に与える結果的なインパクト(フライト数、容量の使用、予約数、シェア、利益、資本回収、投資、雇用)の両方に関する、客観的な調査を含む。

3. パラグラフ2で提示された全ての証拠から、当該航空サービスが損害を引き起こしているということを実証しなければならない。

4. (航空サービス以外の損害を与える要素。略)

5. (具体的な損害のおそれ。略)

第5条(手続きの開始)

1. 調査は、共同体企業等からの書面による苦情申し立てに基づき開始されるか、或いは欧州委員会自身のイニシアチブで開始される。

2. 欧州委員会は、十分な証拠があることが明らかとなるときには、45日以内に手続きを開始する。

3~5 (略)

第6条(調査)

1. 欧州委員会は、補助金付与又は不公正価格設定行為と、損害の両方をカバーする調査を開始する。

2、3 (略)

第7条(暫定的措置)

1. 補助金を得ており又は不公正価格設定行為及び共同体対企業に対する結果的な損害に関与しており、並びに共同体の利益がそのような損害の防止のために介入を求めているという、暫定の肯定的な決定がなされたならば、暫定的措置を課することができる。

2 (略)

3. 暫定的措置は、最大6か月間課することができる。

第8条(措置を講ずることなく終了) (略)

第9条(最終的措置の執行)

1. 補助金又は不公正価格設定行為が存在し及びそれによって損害が引き起こされていると事実が示しており、及び共同体の利益が介入を求める場合には、最終的措置を課することができる。

2. 補助金を相殺するために課す措置の程度は、補助金の総額を超えてはならない。

3. 不公正価格設定行為を相殺するために課す措置の程度は、当該非共同体航空会社の提供する運賃と通常の運賃の差を超えてはならない。

4、5 (略)

第10条(約束)

1 (満足の行く自主約束による調査の終結。略)

2、3 (略)

第11条(レビュー) (略)、第12条(委員会) (略)、第13条(共同体の利益) (略)

第 14 条(一般規定)

1. 暫定的又は最終的な救済措置は、規則によって課され、加盟国がそれに基づいて実施する。課税(duties)以外の措置が課される場合は、規則は措置の精確な形態を規定しなければならない。

2、3 (略)

第 15 条(発効)

本規則は、官報掲載の翌日から発効する。

航空保安対策

(制度) 航空保安対策に係る共通規則

2002 年 12 月 30 日 公布 欧州議会・閣僚理事会規則 (No.2320/2002)

(内容)

2002 年 12 月 30 日付 EU 官報に航空保安対策に係る共通規則作成に係る欧州議会・閣僚理事会規則(No.2320/2002)が公布された。規則の概要は次のとおり。

第 1 条(目的) (略)

第 2 条(定義) (略)

第 3 条(適用範囲)

EU 加盟国領域内の空港に適用する(ジブラルタル空港への適用に係る規定あり。)。

第 4 条(共通基準)

- 1 航空保安対策に係る共通基準は附則に規定する。
- 2 共通基準の実施及び技術的な適応に係る必要な対策は、多様な運用方法及び次に掲げる事項に関する対策の微妙性を考慮し、第 9 条第 2 項に基づき採択されなければならない。
 - (a) 装置の性能基準や受け入れ試験
 - (b) 微妙な情報を含む詳細な手続
 - (c) 保安対策除外に係る詳細基準
- 3 加盟国は、地域的なリスク評価に基づき、附則に規定された保安対策の適用が不適当な場合や客観的な理由により実施できない場合は、次に掲げる空港が小さな空港の特性であることを考慮し、適度なレベルの国内保安対策を採択することができる。
 - (a) 年平均が 1 日 2 回の商業フライトである空港
 - (b) 汎用航空のみに使用している空港
 - (c) 最大離陸重量が 10 トン又は 20 座席未満の航空機のみ商用に使用している空港
- 4 欧州委員会は、第 3 項に基づき加盟国が採択した対策が客観的な理由により正当化され適度なレベルの対策を行っているかどうかにつき審査しなければならない。この基準に適合していない場合には、欧州委員会は第 9 条第 3 項に基づき、決議をとらなければならない。そうした場合は、加盟国は当該対策を廃止するか適合させなければならない。

第 5 条(NCASP(国内航空保安対策計画))

- 1 規則施行後 3 ヶ月以内に、加盟国は、第 4 条第 1 項で規定された共通基準の適用を確保するため、NCASP(国内航空保安対策計画)を採択しなければならない。
- 2 加盟国は、NCASP の実施に係る監視を行うため、適当な当局を指定しなければならない。
- 3 規則施行後 6 ヶ月以内に、加盟国は NCASP の有効性を確保するため、NCASQCP(国内航

空保安対策品質管理計画)の進展、実施を当局に求めなければならない。

- 4 加盟国は、空港及び航空運送事業者に対し、NCASPを要件に適合するようASP(空港保安対策計画)及びACSP(航空運送事業者保安対策計画)を実施・維持することを確保しなければならない。これらの計画は当局の認可を受け監視されなければならない。
- 5 加盟国は、当局に対し、NCASP(国内航空保安対策訓練計画)の進展、実施を確保することを求めなければならない。

第6条(更に厳しい措置)

加盟国は、この規則よりもさらに厳しい対策を適用することができる。加盟国は、適用後可能な限り速やかに欧州委員会に対策を報告しなければならない。

第7条(適合監査)

- 1 加盟国が実施するNCASQCPの規定は第9条第2項に基づき採択されなければならない。計画は域内空港が当局により定期的に監査されることを規定しなければならない。監査は共通の手法を使用し、共通基準に基づく資格を有する検査官により実施されなければならない。
- 2 第12条に基づく規則施行後最初の6ヶ月は、加盟国による本規則の適用を監視するため、欧州委員会は当局とともに検査を実施する。検査方法は、第9条第2項に基づく手続に基づき、採択されなければならない。
- 3 欧州委員会により第2項に基づく検査を実施するようマンドートを付された職員は、事項名、検査目的、検査開始日が規定された認可書面に基づき権限を行使しなければならない。検査前には、十分な時間的余裕を持って、欧州委員会は、加盟国に対し、検査及び検査を担当する職員を通知しなければならない。
- 4 欧州委員会は検査報告を当該加盟国に対し通知しなければならず、当該加盟国は3ヶ月以内に欠点を修正した対策を知らせなければならない。当該報告と当局からの回答は、第9条第1項に基づき設置される委員会に通知されなければならない。

第8条(情報の普及)

- 1 EC規則No.1049/2001等の規定にかかわらず、次に掲げる事項は秘密とし公開してはならない。
 - (a) 第4条第2項に規定された装置の性能基準や受け入れ試験、微妙な情報を含む詳細な手続及び保安対策除外に係る詳細基準に係る対策
 - (b) 第7条第1項に規定されたNCASQCPの規定
 - (c) 第7条第4項に規定された検査報告及び検査を受けた加盟国からの回答
- 2 加盟国は、国内法に準拠し、可能な限り検査報告と検査を受けた加盟国からの回答から得られる情報を秘指定としなければならない。
- 3 検査報告等に関し、公開してよいかどうか不明な場合は、加盟国又は欧州委員会は検査を受けた加盟国と協議しなければならない。

第9条(委員会)

- 1 欧州委員会は、加盟国の代表と欧州委員会の代表が議長となる委員会に補佐される。
- 2 本項に引用がある場合は、EC決定1999/468(欧州委員会に付された権限の行使の手続を規定したもの)第8条の規定を考慮しつつ、同決定第5条及び第7条の規定が適用される。同決定第5条第6項中の期間については、1ヶ月とする。
- 3 本項に引用がある場合は、EC決定1999/468(欧州委員会に付された権限の行使の手続を規

定したもの)第8条の規定を考慮しつつ、同決定第6条及び第7条の規定が適用される。

4 委員会は手続に係る規則を採択しなければならない。

第10条(第3国)

欧州委員会は、ICAO、ECAC と共同し、第3国の空港からのフライトが重要な保安対策要件に適合するかどうかを評価するメカニズムを展開させる可能性について検討しなければならない。

第11条(情報公開)

欧州委員会は、毎年この規則の実施状況及び航空保安対策に係る域内の状況を報告しなければならない。

第12条(罰則)

この規則の規定への罰則は、効果的、比例的、抑止的なものでなければならない。

第13条(施行)

本規則は、2002年12月31日に実施される受託手荷物のスクリーニング(附則第5.2)、貨物、クーリエ、宅急便(附則6)、郵便(附則第7)を除き、EU官報公布後20日目に施行される。

附則

第1 定義

第2 空港保安対策

第3 航空機保安対策

第4 乗客及び携帯手荷物

第5 受託手荷物

第6 貨物、クーリエ、宅急便

第7 郵便物

第8 航空運送郵便等

第9 配膳供給者

第10 清掃事業者

第11 汎用航空

第12 職員要件及び訓練

第13 装置のガイドライン

別添:禁止される物品区分のガイドライン

(関連)

2003年7月8日付EU官報に、国内航空保安対策品質管理計画の共通仕様に係る欧州委員会規則((EC)No.1217/2003)が掲載された。同規則の概要は次のとおり。

1. 目的

航空保安対策に係る共通規則作成に係る欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No.2320/2002)第5条第3項に規定された国内航空保安対策品質管理計画(NCASQCP)の共通要件や第7条第1項に規定された監査の共通手法、検査官の共通基準について規定するもの。

2. NCASQCP の共通要件

(1) 含まれるべき事項

(a) 組織構造、責任等

(b) 全ての検査官の業務内容、資格等

- (c) 目的、内容、頻度等を含む監査行動
- (d) 欠陥があった場合の修正行動
- (e) 実施方法
- (f) 連絡・報告

(2) 報告

EU 加盟国は、毎年、規則に基づき実施した措置、航空保安の状況について、2 月末までに欧州委員会に報告しなければならない。(報告に係るガイドラインは附属書第 1 のとおり。)

3. 監査の共通手法

監査、検査、テストは、附属書第 2 に規定された区分を使用して国内航空保安対策計画の実施状況进行评估しなければならない。

4. 検査官の共通基準

資格要件は次のとおり。

- (a) 国内航空保安対策計画に係る十分な知識等
- (b) (適当な場合には)更に厳しい措置に係る知識
- (c) 保安対策技術等に係る十分な知識
- (d) 監査手続、技術等に係る十分な知識
- (e) 業務に係る知識

5. 施行時期

EU 官報公布後 20 日後に施行する。

2004 年 1 月 16 日、欧州委員会は旅客が航空機に積み込むことができない品目のリストを規定した規則を採択した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は旅客が航空機に積み込むことができない品目に係る EU ワイドなリストを規定した規則((EC) No 68/2004: 施行日は 2004 年 2 月 1 日。)を採択した。本規則の主な目的は、EU 域内空港から出発するフライトに搭乗する旅客に対し保安検査場で没収される物品について明確かつ、明白な情報提供を行うことである。

当該リストは、EU 域内空港から出発するフライトにおいて、禁止される持込手荷物、受託手荷物をそれぞれ規定している。また、当該規則では、各国当局に対し、チェックイン手続が完了する前までにリスト内容を旅客に通知するよう求めている。今次規則により、現行の運用と比べ、より透明性の高い、包括的なシステムが図られるべきである。

欧州委員会は、EU 加盟国の代表者で構成される委員会(航空保安対策に係る規則((EC) No 2320/2002 に基づく委員会)の助けを借りてリストの更新を行っていく予定である。

PNR(米国との関係)

(内容)

2003 年 12 月 16 日、欧州委員会は旅客管理簿(PNR)伝達に係るグローバルな EU のアプローチと題するコミュニケーションを採択した。資料の概要は次のとおり。

1. 背景等

2001 年 9 月に発生した同時多発テロを受け、米国は、2001 年 11 月に法律を制定し、米国を発着する航空会社は、米国税関による PNR データへのアクセスを提供することが求められた。欧州

委員会は、2002年6月の時点で、米国当局に対し、当該措置がデータ保護指令(95/46/EC)やコンピューター予約システム(CRSs)に係る規則((EEC)No 2299/89)の規定に抵触する可能性がある旨通知した。米国当局は、施行時期の延期を行っていたが、2003年3月5日より遵守しない航空会社に対し罰則を課すこととし、いくつかの大きなEUの航空会社は、3月5日以降、PNRへのアクセスを提供している。

2003年2月18日には、データ保護指令第25条(6)に基づく決定を行うため協議を行うこと等に言及する、欧州委員会及び米国の共同声明が出された。

また、カナダ、オーストラリア等の第三国もPNRデータへのアクセスを要求(又は検討)し始めている。

欧州議会における2つの決議(2003年3月13日及び10月9日)では、欧州議会は、データ保護に係る懸念が考慮されることを確保するために、欧州委員会に対し、米国へのPNRデータ伝達に係る多くの措置を行うよう求めている。

本コミュニケーションは、欧州委員会が必要であると認識する事項に係るグローバルなEUのアプローチを提示するものである。

2. グローバルなEUのアプローチの主な構成

テロ・国際犯罪との闘い、プライバシーや基本的人権の保護、受入可能なコストで航空会社が多様な要件に遵守することができる必要性、EU・米国間のより幅広い関係等を考慮し、欧州委員会のマルチトラックなアプローチは、主に次の事項により構成される。

- a. 既存の米国へのデータ伝達に係る法的枠組
- b. 完全、正確、かつ、時宜を得た旅客への周知
- c. プル・システムからプッシュ・システムへの置換
- d. 旅行者のデータ使用に係るEUの立場の展開
- e. ICAOにおけるPNRデータ伝達に係る多国間の枠組の創設

3. グローバルなEUのアプローチの詳細

3.1. PNR伝達に係るEU・米間の協議結果

欧州委員会は、米国との協議により、次の事項を確保することができた。

- 伝達されるデータ量に係る明確な制限

米国の要求するデータは、34項目に制限された。さらに、米国は、当該34項目のデータのいずれかを航空会社が保有していない場合であっても、データを収集することを航空会社に要求しない。

- 機微なデータの削除

欧州委員会は、人種(例えば食べ物の好み)、健康等を明かすようなあらゆる個人情報を米国が要求しないことを確保した。

- データの使用目的

欧州委員会は、テロ又はテロ関連の犯罪に制限(国内犯罪目的に対する使用を除外)するよう要請し、最終的に達せられた。

- データ保存期間

当初提案の50年から3年半に短縮された。

- 救済手続きの確保

欧州委員会は、EU 市民が公正な取扱いを受けるより強い保証を確保した。

- 米国の実施状況の共同レビューを毎年実施

また、CAPPS システムについては、米国内の手続が終了した後に立場が取れるとの欧州委員会の主張により、今後の協議において取扱うこととされた。

さらに、法的枠組みについては、時限的なものとし、3年半とすることが合意された。

欧州委員会は、データ保護指令第 25 条(6)に基づく決定を採択するために必要となる手続を開始し、2004 年 3 月までに同手続が終了することを目標とする。

3.2. 旅客への周知

欧州委員会は、米国へのチケットを購入する前に旅客に周知すべき情報のモデルとして、航空会社へ IATA を通じ送付するテキストを準備した。

3.3. プッシュ・システムの開発

欧州委員会は、フィルター及びプッシュ技術の早期開発・導入が必要であるとの意見を有しており、2004 年半ばまでに、フィルター付のプッシュ・システムに置き換えるための方法を特定する。

3.4. PNR データ使用に係る EU の立場の展開

EU の立場の準備を進めるため、2003 年 10 月 9 日には、PNR に係る専門家の会合が開催された。今後更なる会合が開催される予定である。

3.5. ICAO の枠組における PNR データ伝達に係る多国間枠組の創設

PNR データの伝達は、国際的な事案であり、パイの事案だけではない。そのため、欧州委員会は、最適な解決策は、多国間による解決策であると考えており、ICAO が最も適切な国際機関である。

4. CRS 規則に係る欧州委員会の分析結果

CRS 規則に関し、欧州委員会は、現状のレビューを実施し、その結果、CRS は航空会社の代理の契約者としてデータを加工処理することができることが明らかとなり、規則の適用に係る最終的な見解を行う前に、この観点からのさらなる明確化を図ることが必要である。

5. 結論

- 欧州委員会は、PNR データ伝達に係るグローバルなアプローチを追及していく。
- 米国国土保安省への PNR 伝達に係る法的な枠組を早急に策定することが最重要である。
- 欧州委員会は、米国との合意を添えて、データ保護指令第 25 条(6)に基づく法的枠組を提案する。
- 欧州委員会は、同様の措置を実行している他の第三国とも早急に対話を開始することを追及する。
- チケットを購入する前に PNR データの使用について旅客に十分、かつ、正確に周知することを確保するため、航空会社等との協力を追求する。

- 欧州委員会は、第三国への PNR データ送付のために、適切なフィルターが付けられたブッシュ技術の早期実施を強く支援することを再確認する。
- 欧州委員会は、2004 年半ばまでにデータ使用に係る EU のアプローチをまとめた最初の提案を行うため、EU 加盟国等との間で開始されている議論を優先事項として追及する。
- 欧州委員会は、ICAO の枠組みにおける PNR データの送付に係る国際的なイニシアティブを進める。提案文書は、閣僚理事会に送付される。

(3) 航空政策・最近の動向

政府補助

(制度) 国家補助ガイドライン

■ 「航空分野における国家補助に関するガイドライン」(1994 年 EU 官報 94/C350/07)

(内容)

欧州委員会は、「航空分野における国家補助に関するガイドライン」(1994 年 EU 官報 94/C350/07 掲載)に基づき国家補助について審査、承認してきた。国家補助は、単一自由市場への移行期における航空会社のリストラのために必要な内容に限定し 1 回限り承認することを原則としていた。欧州委員会は本ガイドラインに基づき、以下のとおり 7 社への国家助成について承認を行った。

- SABENA(1991 年承認)
- IBERIA(1992 年承認)
- AER LINGUS(1993 年承認)
- TAP(1994 年～1997 年承認)
- AIR FRANCE(1994 年～1996 年承認)
- OLYMPIC(1994 年～1997 年承認)(変更について 2000 年 10 月に欧州委員会が承認を発表)
- ALITALIA(1997 年～1998 年承認)

既に単一自由市場への移行期は終了したものと考えられ、欧州委員会は、国家助成はもう必要ではなく、正当化もされないとしている(欧州委員会コミュニケーション「欧州航空業界:単一市場からワールド・ワイド・チャレンジへ」(1999 年 5 月 20 日採択 COM(1999)182 final)の P14 の 14 参照)。2001 年 6 月 21 日の欧州議会においてデ・パラシオ委員は、サベナ航空の問題に関連し、「サベナの将来を守るために行われる如何なる形態の国家助成も、認められない。航空会社への国家助成は認められていないし、今後も認められない。政府からの助成により、財政的ギャップを埋めることは決してできない」と明確に述べた。また、2001 年 9 月 11 日の米国での連続テロ後においても、このスタンスには基本的に変化は無い。

(制度) 救済助成

■ 救済ガイドライン(99年ガイドライン、Community Guidelines on State Aid for Rescuing and Restructuring Firms in Difficulty)

(内容)

EU 法令には、分野横断的に適用される救済助成の制度がある。2001 年 10 月 17 日欧州委員

会は、サベナ航空(2001年10月3日強制和議申請。2001年11月7日破産)に対するベルギー政府のつなぎ融資を承認する旨決定した。概要は次のとおり。

= プレス資料概要 =

- 欧州委員会は、ベルギー政府が救済助成としてサベナ航空に対して行う 125 百万ユーロのつなぎ融資について、承認する決定を行った。構造改革助成と異なり、レスキュー助成は、「最初で最後(one time, last time)」の原則が適用されない。
- 救済助成は、本来、一時的な支援である。構造改革計画又は精算計画を策定するために必要な期間、病んでいる会社を破産させないようにするものである。欧州委員会の困窮会社の救済と構造改革のための国家助成に関する 1999 ガイドラインに従い、自己の資源又は所有者・株主或いは債権者から得られる資金によって、損失をくい止めることができず、公的な当局による介入が無いと、その損失より短期的又は中期的に事業から撤退することがほぼ確実であるとき、会社は困窮状態にあると見なされる。
- 救済助成は、厳格な規則の適用を受ける。承認を受けるためには、以下の5つを含む条件に適合しなければならない。
 - 融資保証又は又は市場レートでの利子付き融資
 - 会社の事業を継続するために厳密に必要な額に制限(例えば、賃金又は給料のコストや日常的な供給品)
 - 6月を超えない期間
 - 重大な社会的問題を根拠として正当化されるものであり、他の加盟国に対し不当に不利益を及ぼす効果を持たないこと
 - 助成の受益者を構造改革又は精算するか、又は、当該融資を返済とする約束がなされていること
- 救済助成の目的は、支援を受けた会社が短期間生き延びることを可能とすることである。この期間においては、脅威に晒されている当該経済活動の将来における存続可能性に関し、詳細に見通しを検討しなければならない。
- 欧州委員会は、航空会社の構造改革に対する国家助成には、「最初で最後」の原則を適用することを強く主張する。サベナは、1991年に既に構造改革助成を受けているため、構造改革計画には、如何なる状況であっても、一切の国家助成は盛り込めない。

= 会見概要(プレス資料で言及された点以外) =

- サベナが精算ではなく、構造改革の道を歩むことをなつたとしても、「最初で最後」の原則に照らし、国家助成は受けられない。昨日(2001年10月16日)の運輸相理事会においても、欧州委員会のアプローチが正しいとされた。9月11日の出来事と、それ以前からの構造改革を必要とするEU航空業界の状況を混同してはならない。テロ事件を、構造改革プロセスを遅らせたり、阻害するための口実に使ってはならない。
- (つなぎ融資の更新に関する質問に対し、)サベナのつなぎ融資は1か月に関するものであるが、その更新は可能である。しかしながら、6か月が限度とされる。
- (エアリングスに対する融資に関する質問に対し、)エアリングスは、サベナと異なり、債務の支払猶予について裁判所からの承認を受けていないので、レスキュー助成の適用対象となる「困難な状況にある会社」とは見なされない。

このサベナへのつなぎ融資と、国家助成との関係については、2001年11月5日の欧州委員会運輸担当スポークスマンの説明が参考となると思われる。以下がその概要である。

- 救済ガイドライン(99年ガイドライン、Community Guidelines on State Aid for Rescuing and Restructuring Firms in Difficulty)は、航空のガイドラインを含む他のガイドラインに抵触しないように(without prejudice to)適用するとされている(救済ガイドライン中2.3.)。
- つなぎ融資については、救済ガイドラインに則った厳しい条件のもと認められる可能性がある。ローン又はローン保証のみ、6か月以内、極めて困難な社会的状況、12月経過時点で返済などの条件が付く。また、当該加盟国は、6か月経過後に構造改革計画を提出することを書面で約束しなければならない。このようなレスキュー助成は、繰り返し実施することはできないが、特別な状況下において、更に6か月延長できる(救済ガイドライン中2.2.(10)及び3.1.)。
- 一方、構造改革計画に関しては、航空のガイドラインの適用を受ける。このため、構造改革計画は、国家助成の恩恵を受けることができない。サベナは、もはや国家助成を受けることはできない。

(関連)

救済助成に関しては、2001年12月20日欧州委員会は、LTU(ドイツ)への適用についても承認した。概要は次のとおり。

- 欧州委員会が20日承認したLTU(Lufttransport Unternehmen GmbH)に対する助成は、破産から救出し、再建のための法的、経済的及び財政的な準備を行うための時間を与える。120百万ユーロの資金援助は、North Rhine-Westphaliaにより保証され、今後6か月に渡り三つの銀行から支給される。
- LTUは既に困難な状況にあったが、スイスエアーが10月はじめに破産の猶予を求めるとを公表したことで、深刻化した。
- 欧州委員会は審査の結果、救援助成に関する5つの厳格なクライテリアを満たしているとの結論に達した。
 - 助成が、緊急の社会的理由により、正当化される。
 - 助成額は、会社の営業に必要なものに限定されている。
 - 助成は、市場金利より120百万ユーロの融資保証からなる。
 - 融資は6か月に限定され、返済されなければならない。
- ドイツは、6か月以内に、再建計画、精算計画又は融資が完全に返済されたという或いは保証が終了したという証拠を提出することを約束した。

2002年6月19日、欧州委員会がアリタリア航空の事業再構築について反対しないことを決定した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、アリタリア航空の事業再構築について反対しない旨決定した。本件は、1997年に認可されたリストラ助成による1億2900万ユーロの第3次分割払いとメリルリンチ、クレディスイス等の3つの銀行が計画の成功を保証する確約を行うと有効になる14億3200万ユーロの将来の増資に関するものである。

- (1) リストラ助成に係る第3次分割払い

アリタリア航空の経済、市場行動に係る公約が考慮された結果、欧州委員会は、当初 1999 年に予定されていたこの分割払いの支払い条件が達成されたと結論付けた。

1997 年、2001 年の 2 つの決定において、欧州委員会は、総額 14 億 1900 万ユーロのアリタリア航空のリストラ助成、第 1 次支払いの 10 億 3200 万ユーロ、第 2 次支払いの 2 億 5800 万ユーロを認可した。2001 年 12 月に、イタリア当局は、当初に 1999 に予定されていた最後の支払いである 1 億 2900 万ユーロを支払う意向を表明した。

(2) アリタリア航空の増資計画

欧州委員会は、アリタリア航空の増資計画への国家の参加は、市場経済における投資者の判断基準に従っているという見解をとっている。この計画は、公的出資者、民間出資者を参加させており、民間セクターはかなりの貢献をするであろう。

この資本再構成は、民間の金融法人からは好意的に分析されている大規模な戦略的計画に基づくものである。この計画は、賃金コストの引き下げ、コアビジネスへの集中、不採算部門からの撤退、航路・航空機の合理化、効率的なグループの一員となること、2003 年からプラス方向の結果が得られること等に基づき策定されている。

イタリア当局により計画された資本再構成は、出資者に 14 億 3200 万ユーロの増資を提供する。うち半分は 0.37 ユーロの額面で発行された株式として提供され、うち半分は同額の株式に転換可能な社債として発行される。イタリア国内法に準拠し、経済財政相は、62%の株式及び社債の引き受けに応じ、残りの 38%が民間出資者により、引き受けられる予定である。

2003 年 3 月 19 日、欧州委員会は、独航空会社(LTU)に対するリストラ助成を認可した。本助成は、2004 年までに復帰することを目的としたリストラ計画への財政支援を可能とするものである。基金は合計 1 億ユーロ（80%が北ラインーウエストファリア州により保証）であり、遅くとも 2009 年までに返済しなければならない。

英国の支援制度の承認(2001 年 10 月 23 日) = 保険 =

欧州委員会は、英国の航空会社への緊急助成(保険関連)を承認した旨発表。概要は次のとおり。

- 欧州委員会は、米国でのテロによる航空輸送への影響を緩和するため、迅速な行動を続ける。欧州委員会は本日、英国が航空会社に付与する緊急助成について承認した。航空会社は、9月11日のテロの後、テロ及び戦争行為のリスクに対する十分な保険が無い状態になっていた。1 か月間について認められているこの助成が無かったならば、航空機は 9 月 24 日以降、離陸できなくなっていたであろう。欧州委員会は現在、他の加盟国から通知のあった類似の緊急助成制度について適合性を審査しており、今後数日のうちに新たな決定を採択することとしている。
- 本決定は、10月10日採択欧州委員会コミュニケーション「米国でのテロによる航空輸送業界への影響」に、完全に調和したものである。欧州委員会はこのコミュニケーションにおいて、"

自然災害又は他の異常な出来事が引き起こした損害に対し、保証するための"保険に対する助成を含む、いくつかのタイプの助成が、航空輸送業界に対し例外として認められ得ることをアナウンスした。

- 英国の制度は、緊急助成の承認のために欧州委員会が設けた全てのクライテリアを満足するものである。
- それが、商業保険市場による、テロ関連リスクの保険の撤退のみを扱うものであること。
- それが、30 日を限度とすること(如何なる延長も、通知の上、再度承認されなければならない)。
- それが、米国でのテロ以前に航空会社が契約していたのと類似のレベルで、保険カバーを再構築すること。
- それが、受益する会社を、テロ以前の立場よりも良い立場に置くものであってはならず、英国の全ての航空会社に無差別に適用するものであること。
- 欧州委員会はまた、空港のような航空輸送部門内の多くのサービス・プロバイダーにまで、承認を拡大することを決定した。これらサービス・プロバイダーからも、英国内では保険が撤退している。欧州委員会は、航空会社に対するのと同じ観点から、サービス・プロバイダーへの助成の適合性を審査した。しかしながら欧州委員会は、商業保険会社がサービス・プロバイダーから保険カバーを撤退する理由については、航空会社のそれに比べると、正当化される程度がずっと小さいとの見方をしている。そのような措置がもし拡大されたとすれば、欧州委員会は、新しい助成措置を承認する前に、商業市場における他の保険商品の利用可能性について、注視するであろう。
- 欧州委員会は未だ、他の加盟国から通知された同様の緊急助成措置の適合性を審査している。

ポルトガル及びルクセンブルクの支援制度の承認(2001年11月28日) = 保険問題 =

欧州委員会が、ポルトガル及びルクセンブルクの航空保険に係る政府支援策を承認した旨発表。概要は次のとおり。

- 欧州委員会は、ポルトガル及びルクセンブルクが導入した助成制度を承認した。これらは、以下のとおり全てのクライテリアに合致している。
- 商業保険市場がテロ関連の保健証券から撤退したことを相殺することだけを目的
- 30 日間に限定
- テロ以前の契約のレベルと同様のレベルをカバーする保険を再構築
- 航空会社をテロ以前よりも有利な立場に置くものではない
- 国内の全ての航空会社に無差別に適用
- ルクセンブルクでは、同国の航空会社が、商業保険市場で適切なカバーを得たことにより、10月25日以降は制度を継続しない。
- ポルトガルに関する今回の決定は、最初の30日についての届出に対するものであり、航空会社と空港サービス・プロバイダーが対象。
- その他の加盟国から届出のあった類似の緊急助成制度(当初30日間と、その後の30日間)についても審査中であり、間もなく決定を採択する。

ベルギー及びスウェーデンの支援制度の承認(2001年12月11日) = 保険問題 =

欧州委員会は、航空保険に関する政府支援制度(ベルギー及びスウェーデン)について、承認した旨発表。

オーストリア、デンマーク、フランス、ドイツ、スペインの支援制度の承認(2001年12月20日) = 保険問題 =

欧州委員会は、航空保険に関する政府支援制度(オーストリア、デンマーク、フランス、ドイツ、スペイン)について、承認した旨発表。

フランスの支援制度の承認(2002年1月30日) = 営業補填 =

欧州委員会は、フランス政府による米国同時多発テロ関連の航空会社営業補填につき承認した旨発表。概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は、2001年9月11日から14日までの間の米国空域閉鎖による航空会社の損失を補填するためのフランス政府の助成スキームを承認した。総額は、360百万フランスフラン(54.9百万ユーロ)。
- 本決定は、2001年10月10日のコミュニケーション(com(2001)574 final)に沿ったものである。本コミュニケーションでは、保険に関する助成及び空域閉鎖による損失を含むいくつかの助成について、「自然災害又はその他の異常事態によって引き起こされた損害を補償することを意図した」(EU条約の文言)ものとして、例外措置として航空会社に対し認めうとした。
- フランスの助成スキームを承認するに際しては、以下の条件を付した。
 - 国家当局がキャンセルしたフライト又は遅延したフライトによる結果として、四日間間に生じたコストのみを補填する。
 - 当該期間における、回避できたコスト及び追加的に発生したコストを考慮した、客観的な計算に基づくものであること。
 - 全てのフランスの航空会社は無差別に適用すること。
- 欧州委員会は、他の加盟国から通知のあったその他の緊急助成スキームについても審査を継続している。

アイルランド、オランダ及び英国の支援制度の承認(2002年2月27日) = 保険問題 =

欧州委員会は、アイルランド、オランダ及び英国の航空保険に関する政府支援制度を承認した旨並びにEU加盟各国の支援の状況を、以下のとおり発表。

- 欧州委員会は、これまで承認した英国、ルクセンブルク、ポルトガル、ベルギー、スウェーデン、オーストリア、ドイツ、デンマーク、フランス及びスペインに続き、27日アイルランド及びオランダについて、航空保険に関する政府支援制度を承認。アイルランド及びオランダについては、2001年12月31日までの支援制度を承認するもの。
- 英国についても、2001年末まで支援制度を延長することにつき承認。
- EU加盟各国の状況は以下のとおり。
 - ドイツ:2001年12月末までの3か月につき、2001年12月20日に承認。
 - オーストリア:2001年12月末までの3か月につき、2001年12月20日に承認。

- ベルギー:2001年12月末までの3か月につき、2001年12月11日に承認。
- デンマーク:2001年11月末までの2か月につき、2001年12月20日に承認。
- スペイン:2001年11月末までの2か月につき、2001年12月20日に承認。
- フィンランド:2001年12月末までをカバーしているが、審査中。
- フランス:2001年12月末までの3か月につき、2001年12月20日に承認。
- ギリシャ:2002年3月末までの6か月につき申請があり、審査中。
- アイルランド:2001年12月末までの3か月につき、2002年2月27日に承認。
- イタリア:2002年3月末までの6か月につき申請があり、審査中。
- ルクセンブルク:2001年10月末までの1か月につき、2001年11月28日に承認(更なる申請は無し)。
- オランダ:2001年12月末までの3か月につき、2002年2月27日に承認。
- ポルトガル:2001年10月末までの1か月につき、2001年11月28日に承認。
- 英国:2001年10月末までの1か月につき、2001年10月23日に、2001年12月末までの2か月につき、2002年2月27日に承認。
- スウェーデン:2001年10月末までの1か月につき、2001年12月11日に承認。
- いくつかの加盟国からは、2001年12月31日以降のカバーに関する申請が提出されている。欧州委員会は、これら申請を審査中である。欧州委員会は、米国及び日本で現在適用可能な制度の方針にならい、2002年3月31日までそのようは補償を行うとする原則を受け入れている。

フィンランドの支援制度の承認(2002年3月6日) = 保険問題 =

欧州委員会は、フィンランドの航空保険に関する政府支援制度を2001年12月31日までの分につき承認した旨発表した。

英国の支援制度の承認(2002年3月12日) = 営業補填 =

欧州委員会は、英国政府による米国同時多発テロ関連の航空会社営業補填につき承認した旨発表したところ、別添送付する。2001年9月11日～14日の4日間を対象とした補填措置であり、総額は65百万ユーロ。これまで同様の措置は、フランスについて認められている。

航空業界に対するフランスの助成制度(2002年6月5日)

2002年6月5日、欧州委員会が、航空業界に対するフランスの助成制度について、調査開始を決定した。概要は以下のとおり。

欧州委員会は、2001年9月11日からの4日間のコストについて補填するフランス政府の制度(54.9百万ユーロ)を既に承認しているが、米国への運航再開後についても助成しようとするフランス政府の計画について、本日欧州委員会は、欧州ルールに適合するか否かについて疑義がある旨表明した。欧州委員会は、米国テロの航空業界に与える影響に関する10月10日のコミュニケーションに沿って、正式な調査手続を開始することと決定した。

航空業界に対する独政府の助成制度(2002年7月2日)

欧州委員会は、航空分野における米国でのテロ攻撃の影響に対抗するための措置を取り続ける。仏、英の同様な支援措置に対する認可に続き、欧州委員会は、2001年9月11日から14日にかけて空域が閉鎖されたことに伴う損害を独政府が補償するスキームについて認可した。この額は、7100万ユーロである。

航空業界に対するオーストリア政府の助成制度(2002年10月16日)

欧州委員会は、2001年9月11日から14日にかけての空域閉鎖によりオーストリアの航空会社が被った損害を補償する助成制度について部分的に認可(140万ユーロ)した。しかしながら、欧州委員会は、オーストリア政府の助成制度における9月15日のフライトに係る補償や空域閉鎖されなかった地域のフライトに対する助成(合計200万ユーロ)については疑念を表明した。

フランス助成制度(2002年12月11日)

欧州委員会は、同時多発テロによる4日間の空域閉鎖により被ったコストを保証する元々のスキームについては承認している。しかしながら、欧州委員会は、米国への運行再開後についても助成しようとするフランス政府による計画は、域内市場のスムーズな運営に合致しないものとみなし、却下した。

イタリア助成制度(2002年12月11日)

欧州委員会は、イタリア政府による2001年9月28日から2002年10月31日までの航空業界に対する航空保険の政府支援制度を承認した。また、欧州委員会は、2002年10月3,4日の運輸相理事会でのステートメント(欧州の現在の航空市場の状況では、政府支援制度の延長は正当化できない。2002年10月31日以後は、欧州委員会は、個別状況を勘案しつつ、ケース・バイ・ケースで国家助成に係るルールを適用していく。)を繰り返した。

オリンピック航空に対する助成(2002年12月11日)

欧州委員会は、ギリシア政府に対し、オリンピック航空に対し行った助成の一部を回収(総額約1億9400万ユーロ)することを求める旨の決定を採択した。本助成に関し、欧州委員会は、オリンピック航空が他の競争者と比較して好意的な取扱いを享受することを可能にするものであり、結果として共通市場における競争を歪めているとみなした。なお、オリンピック航空に貸付が行われた1950万ユーロ(2002年2月)は助成とはみなされず、また、Spata新空港への移動に係る補償や国内運航について8%の付加価値税を適用(減税措置)することは競争ルールに合致しているとみなされた。

仏の同時多発テロ以降の航空会社への補償スキーム(2003年3月19日)

2003年3月19日、欧州委員会は、同時多発テロ以降に共同体の航空会社が被った追加的な保安コストに対する一時的な補償は国家助成に該当しないことを決定した。欧州委員会は、仏におけるセキュリティ・チェックを強化する航空会社への責務は公的当局の権限執行の影響を受けたものであり、時期が限られ、かつ、同時多発テロ以降に執られた臨時措置に直接的に関係する補償は、国家助成に該当しないとの見解を取った。全ての共同体の航空会社は、本助成を利用可能である。

同時多発テロに係るオーストリアの補償措置(2003年4月30日)

欧州委員会は、オーストリアによる約200万ユーロに相当する補償措置(特に、大西洋横断ネットワークに接続する輸送の乗客によるキャンセルへの補償。)について、オーストリアが補償対象の損害と運航制限の関係を正当化できたとして、承認した。しかしながら、欧州委員会コミュニケーションでカバーされた期間外の2001年9月15日に係る5万ユーロに相当する補償措置については、適合しないものとみなされた。

なお、欧州委員会は2002年にオーストリアの補償措置の一部分(140万ユーロ相当部分)を承認している。

アイルランド政府の行なっている航空会社への補償措置(2003年5月13日)

欧州委員会は、既に手続が開始されている、同時多発テロにより航空会社が被った損失等を補填するアイルランドのスキームについて異議を提出しない旨決定した。アイルランド政府の補償(690万ユーロ)は、米国の空域封鎖により直接影響を受けた航空会社等に限定(2001年9月11日から14日までの空域封鎖により直接被った損失及び米国乗り継ぎ客のキャンセルにより生じた損失)されており、共通市場に適合したスキームであると欧州委員会は結論付けた。

ギリシアの航空会社への支援措置(2003年5月27日)

欧州委員会は、同時多発テロ後のギリシア政府によるオリンピック航空等への補償(500万ユーロ)のうち幾つかの部分について疑念を表明した。欧州委員会は、2001年9月14日以降(15及び16日)のフライト・キャンセルに対する補償措置と封鎖されていない空域に係る損失への補償措置(ギリシア政府は空域封鎖と補償対象となる損失の間のリンクを正当化できていない。)が欧州委員会の国家助成法令に適合していないと考えている。欧州委員会による公式調査は、上記2点に焦点が当てられる予定である。

シャルロア空港におけるライオンエアに対する措置(2004年2月3日)

2004年2月3日、欧州委員会がシャルロア空港におけるライオンエアに対する措置について決定を行った旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会は、地域空港を運航する航空会社間の競争を確保することにより、航空業界の将来にとって極めて重要な決定を行った。欧州委員会は、明確な条件に基づき新規運航ルートの発展を可能とする一定の助成については正当なものであると認めた。しかしながら、ワロン地域とブリュッセル南シャルロア空港(BSCA:ワロン地域が管理する公共会社)によるその他の直接的な助成は、域内市場の適切な機能に相容れないものであり、払い戻されなければならない。欧州委員会は、消費者が最大限の利益を享受するため、航空会社間の競争に係る統一ルールを遵守することを条件とし、格安航空会社がEU全域で定着することができるような競争を促進していくことを固くコミットする。

デ・パラシオ委員は、今次決定はよくバランスが取れており、航空会社・空港(特に地域空港)間の契約関係に大きな透明性をもたらすものである旨強調し、また、全ての航空会社に同等な競争条件を確保しつつ、消費者が明白に望んでいる、格安航空会社の運航の発展を支援するもので

ある旨等を述べた。

本日の決定は、地域の発展にとって有益なものであり、消費者が最大限の利益を享受するため、EU 全域で格安航空会社の更なる発展をもたらすものである。

<シャルロア空港でライアンエアーが授与した有利な条件>

2001 年にライアンエアーが授与した有利な条件は概略次のとおり。

(ワロン地域)

ワロン地域は、乗客一人あたり 1 ユーロの着陸料をライアンエアーに対し認めており、これは、通常の料金の約 5 割減である。他の航空会社は享受していない。

(BSCA)

- 販促に係る寄与

乗客一人あたり 4 ユーロ(15 年間、1 日 26 フライトまで。)他の航空会社は享受していない。

- 初期インセンティブ

1 の新規ルートあたり 16 万ユーロ、12 ルートで計 192 万ユーロ。他の航空会社は享受していない。

- グランド・ハンドリング・サービス料

乗客一人あたり 1 ユーロ。通常 8-13 ユーロ。他の航空会社は享受していない。

<助成の適合性等>

欧州委員会は、ワロン地域及 BSCA が民間の投資原則に合致しているかどうかという観点から判断を行わなければならなかった。結果、欧州委員会は、民間会社であれば BSCA と同等な有利な条件を提示することはできないと結論付けた。民間投資の原則が遵守されていないため、ライアンエアーに対して認められている有利な条件は国家助成に該当するとされた。

(適合するとみなされた助成)

欧州委員会は、シャルロア空港におけるライアンエアーに対する助成は、二次的空港の発展・使用の改善を可能にするものである限り、運輸政策の観点から、共通市場に合致するとの見解を取った。本日の欧州委員会の決定は、既に交付されたある程度の助成をライアンエアーが保持することを認めるものである。ベルギー当局が欧州委員会の課す条件に適合する限り、新規運航ルート立ち上げに係る助成(広告費等)は認められる。

<ベルギー当局が適合しなければならない条件>

- 当該助成は、新規運航ルート開設に当たり必要となるもので、インセンティブとして機能するものでなければならない。

- 当該助成は、限定された期間(欧州内のルートであれば 5 年。その他は 15 年。)に交付されるものであり、立ち上げコストの最大 50% 相当でなければならない。等

(不適合とみなされた助成)

- 空港料金の減額措置

他の使用者に対し差別的でなく、限定された期間であれば減額は可能であり、国家助成とはみなされない。しかしながら、今回のケースは、ライアンエアーが唯一の享受者であり、15 年にわたってそうした取扱いを受けるものであるため、上記条件に該当せず、ワロン地域の法令で予測さ

れた割引を除き、返却されなければならない。

- グランド・ハンドリング・サービス料金

BSCA によって交付された割引は、コストをカバーできないため、返却されなければならない。総額は、2001-2003 年までの期間で少なくとも 400 万ユーロとなりうる。しかしながら、年間利用者数が 200 万人に達していないため、BSCA は損益をカバーするために他の純粋な商業活動から得られる黒字をグランド・ハンドリング・サービスで生じる損失に当てることができる。

- 新規ルート開設のための 1 回限りのインセンティブ

新規ルート開設に係る実際のコストを考慮していないものは正当化されない。

- ダブリン・シャルロア間ルートに対する助成

当該ルートは、新規のものとはみなされないため、当該助成は返却されなければならない。

(経緯)

2002 年 12 月 11 日、欧州委員会は、Ryanair 航空が 2001 年にシャルロアに欧州大陸ではじめての拠点を設置した際に同航空会社に対してなされた利益について公式に調査を開始することを決定した。欧州委員会は、Wallon 地域及びシャルロア空港により取られた措置(着陸料の減免等)に関し、Ryanair 航空を排他的に優遇し、域内市場の適切な機能に不適合な助成措置の可能性があると疑いを有している。

空港整備の計画等(国等の空港整備に果たす役割、国等の空港整備(配置)水準に対する基本的政策方針、空港整備における資金の手当(国の負担等))

マーストリヒト条約で規定され、1996 年 7 月にガイドラインが採択されたトランス・ヨーロッパ運輸ネットワーク整備計画の中には、空港整備計画も含まれており、1994 年 12 月のエッセンでの欧州理事会において採択された同計画における優先 14 プロジェクトの一つに 1998 年 10 月に開港したミラノ近郊のマルペンサ 2000 空港の拡張がある。

チャーターに関する類型、運航条件

スロット配分におけるローカルルール

ゼネアビの取扱い

国際航空事業における航空機燃料税(税率、税収の用途、課税国間での規則(法令、各国配分割合、使用燃料の計算方法等))

(制度) 航空機燃料課税

■ 提案:1997 年 3 月 12 日採択閣僚理事会指令案(COM(1997)030)

(内容)

航空機燃料への課税は、1944 年シカゴ条約第 24 条及び二国間航空サービス協定(ASA)により制限を受け、「鉱油物品税体系の調和に関する閣僚理事会指令 92/81/EEC」の第 8 条 1b は、航空機燃料については課税対象外とするよう EU 加盟国に要求している。

欧州委員会が 1997 年 3 月 12 日に採択した「エネルギー産品課税に関する共同体フレームワークを再構築する閣僚理事会指令案」(COM(1997)030、指令 92/81/EEC に置き換わるもの)では、国際的な義務がある場合には、EU 加盟国は航空機燃料を課税対象外としなければならない旨規定するとともに、国内フライト及び(二国間協定に基づいて)共同体内フライトについては EU

加盟国が課税することができる旨規定した。

(関連)

欧州委員会は、1996年に報告書(COM(1996)549)を提出し、国際的な法的状況が、全ての航空会社(第三国も含む)への課税を認めたら、直ちに鉱油物品税を航空灯油にまで拡大すべきであるとした。

欧州委員会は2000年3月10日、コミュニケーション(COM(2000)110 final)を採択した。この中では、1997年の指令提案を早急に閣僚理事会が採択し、加盟国がEU域内のフライト(EUキャリアー及び非EUキャリアーを対象)につき課税することができるようにすべきであり、さらに、域外とEUのフライトにも適用すべきであるとした。一方、EU航空企業のみへの航空機燃料課税は好ましく無いとし、世界的な措置を導入する必要があるとした。また、EU加盟国に対しては、ICAOにおいて航空機燃料課税又は類似の効果を有する他の手段の導入に向け努力することを要求した。

欧州議会は2000年12月14日報告書を採択(第一読)した。

多くのEU加盟国は自国航空会社に新たな経済的負担を強いることとなることから、どの程度の国が指令案を支持するかは定かでないとの見方がある(2000年12月16日付ヨーロッパ・レポート紙)。

(4)航空産業の状況

航空会社間の提携に対しては、欧州委員会がEU競争法に基づき承認を行う権限を有するが、承認に当たっては特定ルートでの便数を制限し競争相手の参入を促進するため、スロットの放出を条件として課す例が目立っている。以下に最近の例を示す。

ユナイテッド航空によるUSエア・ウェイズの獲得

2001年1月15日欧州委員会は、ユナイテッド航空によるUSエア・ウェイズの獲得を条件付きで承認した旨発表した。概要は次のとおり。

- ユナイテッド航空とUSエア・ウェイズは、ともに米国を拠点とした航空会社ではあるが、大西洋間の輸送(EU15カ国とノールウェー、リヒテンシュタイン、アイスランドと、米国との間の輸送)も実施していることから、欧州委員会が本件に関し調査を実施した。なお、米国司法省も本件について調査を実施している。
- ユナイテッド航空は、ルフトハンザやSASが参加するスターアライアンスのメンバーであるとともに、ルフトハンザとの間では大西洋間輸送に関し広範な協力協定を締結している。
- 調査の結果、4つのルートに関し、競争上の懸念が生じた。すなわち、フランクフルト - フィラデルフィア間では、本件に関係する航空会社のみが直行便を運航することとなり、また、フランクフルト - ピッツバーク間、フランクフルト - シャーロット間及びミュンヘン - フィラデルフィア間では、一社(USエア・ウェイズ)のみが直行便を運航する上、乗り換え便でも最大又は二番目のサービス提供者が出現してしまう。フランクフルト及びミュンヘンでの空港の混雑が支障となり、これらルートへの新規参入等のためのスロットを得ることは困難な状況にある。
- 欧州委員会は、これらルートでの航空会社の選択肢が少なくなる又は無くなってしまい、結果として運賃の上昇が生じることを懸念した。これに対し、ユナイテッド航空は、フランクフルト及

びミュンヘンにおいて、他社の参入を促進するようスロットを明け渡すことを約束したことから、欧州委員会は、ユナイテッド航空による US エア・ウェイズの獲得を承認した。

オーストラリア航空(AuA)とルフトハンザ航空のパートナーシップ

2001年12月14日欧州委員会が、AuAとルフトハンザ航空のパートナーシップを承認する意向をEU官報(C356)に掲載するとともに、プレス発表した。概要は次のとおり。

- AuA及びルフトハンザは1999年12月、パートナーシップに関しEU競争法の適用除外を受けるため、欧州委員会に届出を行った。AuAにとっては、本パートナーシップ締結の目的はSTARアライアンスの加盟であった。
- 欧州委員会は2001年5月に、本パートナーシップに反対とするステートメントを発表した(33ルートの殆ど全てが独占状態)。
- その後、ドイツとオーストリアの間のルートへの新規参入を促進するための是正等がなされたことから、欧州委員会は競争法の適用除外(6年間)を認める意向である。今回の官報掲載より4週間、関係者からの意見を求める。
- 新規参入の促進策は以下のとおり。
 - EUの小規模航空会社二社と中東欧の航空会社二社が、ドイツとオーストリアの間のルートへの参入に興味を示していたところ、欧州委員会とAuA並びにルフトハンザとの交渉の結果、そのうちの二社、即ちアドリア航空とエア・アルプス航空が、ウィーンとフランクフルト並びにウィーンとシュツットガルトにおいて定期サービスを開始した。
 - AuAとルフトハンザは、どのルートであっても、新規参入者がスロットの割当を受けることが出来ない場合には、40%までスロットを明け渡すことを約束した。
 - 両社は、新規参入があるルートでの公開運賃を値下げする際には、同様の値下げ(%)を、他のオーストリアとドイツの間の独占ルート(新規参入の無いルート)3つにも適用する。
 - 両社は、フリークエント・フライヤー・プログラムへの他社の参加を認める。また、両社はインターライニングに関する約束を行った他、新規参入者の参入初期においては、増便を行わない。
 - 両社は、鉄道会社とのインター・モーダル協定に合意した。これにより消費者の選択肢が広がる。

大西洋間の航空同盟

2002年10月29日、欧州委員会がに係る調査を終了する旨公表した。

欧州委員会は、KLMオランダ航空、ノースウエスト航空間の同盟及びルフトハンザ航空、スカンジナビア航空、ユナイテッド航空間の同盟に係る調査を終了することを決定した。後者の同盟においては、航空会社は、フランクフルト空港と米国間のルートにおける競争が少なくなるとの懸念にうまく取り組んだ(新規参入者に対するスロット引渡し等)。KLMオランダ航空、ノースウエスト航空間の同盟においては、救済方法(remedy)は必要とされなかった。モンティ委員は、調査が成功裏に終了できたことに満足している旨及び航空同盟は一般的に消費者の利益となるものの、規制者(regulator)は航空同盟が特定ルートにおける競争を排除しないことを確保しなければならない旨述べた。

英国航空・イベリア航空等の提携

2003年12月10日、欧州委員会は英国航空とイベリア航空等との間の提携を承認する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、英国航空、イベリア航空、GB エアウェイ間の提携を承認した。同提携は、航空分野における競争法の適用に係る手続を定める閣僚理事会規則((EEC)No 3975/87)に基づき、2002年7月19日に欧州委員会宛通知されたものであり、2003年9月12日には、EU官報に提携の要旨が掲載されていた。同規則では、90日以内に欧州委員会が異議を唱えない場合には、自動的に6年間の競争法の免除が認められる旨規定されており、90日の期間が2003年12月10日に終了した次第である。

提携にあたり、3つの航空会社は、他の事業者がロンドン - マドリード間で1日4便運航できるようにガトウィック空港とマドリード空港のスロットを放出すること等を約束している。

エール・フランス航空とアリタリア航空の提携

2003年9日、欧州委員会はエール・フランス航空とアリタリア航空が競争上の救済措置を提案する旨報じた。資料の概要は次のとおり。

エール・フランス航空とアリタリア航空は、両社の提携によって仏・伊間ルートにおける競争が縮小するとの欧州委員会の懸念に対処するため、救済措置の提案を行った。両社の提携は、航空分野における競争法の適用に係る手続を定める閣僚理事会規則((EEC)No 3975/87)に基づき、2001年11月に欧州委員会宛通知されたものであり、2002年7月には、欧州委員会は両社に対して競争法上深刻な疑念がある旨通知していた。

今回両社から出された提案では、通常の手続でスロットが獲得できない場合に新規参入事業者に対し次のルートのスロットを放出すること等が含まれている。

欧州委員会は立場を示す前に、関係者の意見を求める(45日以内)こととしており、その旨EU官報に掲載している。

(スロット放出対象ルート等)

- ・パリ - ミラノ:最大6スロット/日、但し、1事業者による参入の場合は5スロット/日
- ・パリ - ローマ:最大5スロット/日
- ・パリ - ヴェネツィア:最大3スロット/日
- ・パリ - フィレンツェ:最大2スロット/日
- ・パリ - ボローニャ:最大2スロット/日
- ・パリ - ナポリ:最大1スロット/日
- ・ミラノ - リヨン:最大2スロット/日

エール・フランス航空とKLM オランダ航空との合併

2004年2月11日、欧州委員会はエール・フランス航空とKLM オランダ航空との合併を承認した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

1. 欧州委員会は、2003年12月18日に欧州委員会に通知された、エール・フランス航空とKLM オランダ航空間の合併を承認した。
2. 欧州委員会は、合併により、次の14路線で、競争が減少するとの懸念を有していたが、両社は、1日あたり94スロットの放出(当該路線全体の総計で1日あたり31の往復便創設が可能と

なる。)を行うことに同意した。なお、当該スロット放出は、航空会社間のアライアンス承認時に行われるような期限付き(6年間)のものではなく、永久に行われるものである。

<競争が減少すると見られた 14 路線>

- 欧州域内路線
アムステルダム - パリ、リヨン、マルセイユ、ツールーズ、ボルドー、ローマ、ミラノ、ヴェネツィア、ポローニャ間の計 9 路線
- 大陸間又は長距離路線
アムステルダム-ニューヨーク、パリードトロイト、アムステルダム-アトランタ、パリーラゴス、アムステルダム-ラゴス間の計 5 路線

3. また、欧州委員会は、次の事項について確認を行っている。

- オランダ政府及びフランス政府は、米国又は非 EU 諸国向けの路線においてアムステルダム又はパリでの途中降機を希望する航空会社に対し運輸権を与えうること
- 他の航空会社がエール・フランス航空及び KLM オランダ航空と競合する経由便を運航する場合には、長距離便における価格を規制しないこと

(5) 主要路線:路線図(可能であれば)、運賃(割引料金の設定、利用状況)

2002 年の旅客輸送(人・km)においては、北米路線が全体の 42%を占めている一方、貨物(トン・km)では極東地域向けが全体の 49%を占めている。(AEA のデータより。)

IATA の旅客運賃協定に係る一括適用免除

2002 年 6 月 25 日、欧州委員会が IATA の旅客運賃協定に係る一括適用免除を更新する旨公表した資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会は、2005 年 6 月 30 日まで IATA の旅客運賃協定に係る一括適用免除を更新する規則を採択した。この更新は、航空会社、旅行会社、消費者団体、加盟国の協議に従って行われたものであり、協議において大多数の見解は、IATA の旅客運賃協定は乗客にとって利益があり、その利益は現段階では代替できず、制限的な体系となっていないというものであった。更新にあたっては、世界的な航空同盟により一層特徴付けられた市場においてどの程度そうした価格固定に係る合意が意味をなすのか正確にする観点から、協定に参加している航空会社が合意運賃の実際の使用に係る具体的なデータを収集することを義務付けることが条件とされている。

欧州の航空会社に対する価格差別の慣行の有無に係る照会

2003 年 12 月 19 日、欧州委員会は欧州の航空会社に対し価格差別の慣行の有無につき照会した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、航空券を購入(特にインターネットで購入)するときに、差別されたと感じる国民からの苦情を多く受け取っている。苦情は、同一の航空券に関するものであることから、当該価格差は、購入日やコストの違いを説明できるようなサービスとリンクせず、購入者の住居場所のみとリンクしているようである。価格差は、300%にも達することがありうる。

そのため、本日、欧州委員会は、18 の欧州の航空会社に対し、全く同一のチケットについて顧客の居住国によって異なった価格を請求しているどうか、また、異なった価格

を請求している場合にはその理由を照会した。航空会社からの回答期限は 2004 年 2 月 29 日とされている。

(6) その他

2003 年 3 月のイラクへの軍事行動による影響

2003 年 3 月 26 日、欧州委員会がエネルギー・運輸分野におけるイラクへの軍事行動による結果についてのコミュニケーションを採択した。航空分野の概要は次のとおり。

1. 航空分野

航空セクターでは少なくとも次の 3 つによる影響が現れているようである。

- 戦闘エリアでの空域封鎖や航空ルートのリルート
- 軍事行動を優先することによる欧州上空の混雑
- 航空需要の減少(IATA データによると、3 ヶ月戦闘が続いた場合には世界レベルで約 60 億ユーロの収入減。)

欧州委員会は、航空セクターを支援するための一連の措置を検討している。湾岸戦争時等取られた措置と同様のものが予見されるべきである。

1.1 航空会社への財政支援

2003 年 3 月 10 日に、運輸・エネルギー総局は EU 加盟国の保険分野の専門家からなるアド・ホック会合を召集した。専門家は、保険料の大幅な増額を予見し、欧州委員会に保険料が大幅に増加した場合に、政府保証を監視するメカニズムを再導入する可能性について検討するよう要請した。欧州委員会は、EU 加盟国の対応を調整できるように現状の監視を続けている。

並行して、米国当局等が航空会社に対する助成を行う動きがあり、こうした措置による欧州の航空会社への影響を検証することは必要である。また、こうした状況において、航空分野での不公正な慣行に係る欧州委員会提案を速やかに採択することは必要不可欠である。

1.2 保安対策

航空保安対策に係る規則が採択され、共通保安ルールが導入された。

保安対策強化の責任は公的当局が担うべきものであり、航空会社、空港等に対しある措置が課せられた場合、公的当局による財政支援が EC 設立条約との不適合を提起することがあってはならないと欧州委員会は考えている。

1.3 スロット配分

欧州委員会は、スロット配分に係る規則の適用("use it or lose it"ルール)について、同時多発テロ以降に行なった例外措置と同様のアプローチが 2003 年夏期スケジュールに適用できないかどうか検討している。

<クロノロジーで見た同時多発テロ後の EU の航空関連対応>

運輸相臨時理事会(2001 年 9 月 14 日) = 保安 =

以下のとおり結論を採択。

結論

ニューヨーク及びワシントンにおける9月11日の犯罪行為は、欧州連合のまさしく本質であるところの、我々の民主主義及び自由の理想と平和の価値にとり、テロリズムが最大の脅威の一つであることを明かにした。

閣僚理事会は、特別会合を開催し、

- 米国での悲劇的な出来事に対し深い感情を表すとともに、欧州運輸共同体は全犠牲者とその家族との一体感を感じていることを強調することを望み；
- 一層の保安に貢献するため、米国及びその他のICAO加盟国との協力を強化することを希望していることを強調し；
- 個々の空港の状況に適した、航空移動の保安を保障するため各加盟国により講ぜられた緊急対策に留意し；
- 米国当局が講じた、米国への商業輸送を行う全ての航空会社に適用される、保安対策の告知に留意し；
- ECACのドキュメント30の全主要対策を完全に実施することと、これらの対策が昨今の事件に照らして見直されるべきであることに同意し；
- 欧州委員会に対し、欧州委員会及び閣僚理事会議長国が共同議長を務める特別研究グループの設置を要請する。本グループは、第一に、保安対策の一貫した導入を保証するため、欧州連合内のニーズについての調整及び協力を検査することを責務とし、第二に、それらが効果的かつ統一的に実施されていることを保証する法的イニシャティブを検討することを責務とする。この場合において、欧州委員会のイニシャティブに関する権利は侵害されない。本グループはまた、欧州航空企業が異なるタイプの法令の適用を受けることを避けるため、共同体の規則が米国法令と矛盾していないかどうかを検討する。本グループは、2001年10月15日の運輸相理事事に間に合うように、最初の報告書を取りまとめる；
- 世界的レベルでの協力及び調整を強化し、それによって未然防止策を強化するとともに、ICAOに対しその実施の監視を委任するため、2001年9月25日から開会するICAO総会へ、別添の提案を含むドキュメントを提示することを決定する。

ICAO総会へ提示する提案

EU加盟国は、以下の提案を規定するドキュメントをICAO総会に提示する。ECACの国々が希望すれば、それらと共同で提示する。

- (a) この新しい脅威への対応策を規定する規範及び勧告を含めるため、シカゴ条約の付属書 17を見直す。テロリストの脅威に直面し、民間航空の保安に関する閣僚レベルの ICAO の特別会議において、この分野での政治的目的を明かにし及び確認することができるであろう；
- (b) ECAC が開発したモデルに基づく、空港安全の手はず及び各国民間航空保安計画を調査するためのシステムを、ICAO が後押しして全世界的に導入する；
- (c) ICAO に依存し及び ICAO とともに緊密に業務を行う地域組織に対し、運営の権限委任を行うことにより、民間航空保安における ICAO の役割と権限を増大する；

(d) 域内及び域外の質の管理制度を含む、保安向上のための多数国間条約を、ICAO の加盟国が採択し、批准し及び実施することを推進する。

特別欧州理事会(2001年9月21日) = 保安 =

EU としての行動に必要な推進力を与えるために開催され、結論及び行動計画に係る文書が発出された。この中では、航空分野に関しても、保安の強化(武器の分類、乗務員の技術教育、預かり荷物の取締りと監視、操縦室へのアクセス防止、加盟国での保安対策の質の取締り)を図るべきとされた。

非公式蔵相理事会(2001年9月22日) = 保険問題 =

次のとおり、最終文書を発表した。

航空会社の保険問題への介入に関する原則

米国におけるテロリストの攻撃は、大西洋の両側の民間航空センターへ重大な影響を及ぼしており、特に保険のカバーリング(Insurance covering)に関し顕著である。

9月21日の蔵相理事会では、戦争行為又はテロリズム行為の結果の第三者への被害に対する補償に関し、保険のカバーが一層制限的(further cover limitation of the Insurances)になっているところ、これによる問題が報告された。蔵相理事会は、懸念を表すとともに、産業界に対し、至急、政府からの支援を頼りにするのではなく、できる限り(whenever possible)、市場ベースの解決を見つめるよう要請する。

9月14日の特別運輸相理事会は欧州委員会に対し、EU内の安全に関する、調整と協力の必要性を検討するため、特別(アド・ホック)グループの設立を求めた。同グループから10月15日の運輸相理事会に対し、最初の報告がなされると期待されている。この報告は、9月25日から始まるICAO総会により採択される指針を考慮しなければならない。

蔵相理事会は欧州委員会に対し、この特別グループの活動を、保険問題にまで至急拡大するよう要請する。この場合において、同グループには、必要な一貫した対策が調整できるよう、財務省の代表も加えるべきである。

EUの各国政府は、不可抗力(force majeure)の状況ゆえに、保険問題に直面している航空会社に対し、責任のカバー(liability cover)の提供を検討しているが、以下の厳格な条件を満たすことに合意した。

- 政府の支援は、戦争及びテロリズムに対する第三者カバー(third party cover for war and terrorism)が利用可能であり続けるよう確保するため、商業保険市場が特定の短期間において成り立たないことへの対処に限定する。
- 政府は、導入する制度について、伴う危険を可能な限り反映する合理的なプレミアムを課す。

プレミアムは、短期的には放棄できる。

- 当該制度は、一か月間導入され、その間、持続可能な解決に向けての作業が続けられ、産業界が可能な限り早急に市場に戻るよう促す。

利益を出さない会社を助けるための一般的な国家助成は、排除しなければならないところ、提案されたこれらの対策は、航空セクターの一時的な問題を解決するための最良の方法である。これらの対策は、関連金額を含めて、欧州委員会に通報される。

欧州委員会提案(2001年10月10日) = 保安、各種支援 =

欧州委員会が連続テロに関連した航空分野での対策に関する提案を採択した。提案は、「航空保安」、「航空会社に対する経済的支援」及び「単一欧州スカイ創設」の3つから構成される。概要は以下のとおり(単一欧州スカイ創設については省略)。

「航空保安」(民間航空保安の分野における共通ルールを構築する欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2001)575 final))

欧州共同体は、保安及びテロの問題に関しての権能をこれまで持たなかった。しかしながら、2001年9月14日の特別運輸相理事会及び2001年9月24日の特別欧州理事会は、欧州委員会に対し、これらの問題を検討するよう要請した。採択した提案は次のとおり。

- 新規則によって、国内便及び国際便の両方について、以下の対策をEU加盟国が取るべきことを義務とする。これらは、ECAC(欧州民間航空協議会)のドキュメント30に規定されたルールをベースとするもので、これまで紳士協定(cooperation arrangements)に過ぎなかった諸対策をEU全体で効果的・統一的に実施する。具体例としては、少なくとも10%の手荷物の手検査や、外交官のIDチェックの強化など。
 - 空港及び航空機の要注意エリア(sensitive areas)へのアクセスの取締り
 - 旅客と手荷物の取締り
 - 預かり荷物の取締りと監視
 - 貨物と郵便の取締り
 - 地上スタッフの訓練
 - これら取締り用装置の仕様の規定
 - 航空機内又は空港内要注意エリアへの持ち込みが禁止される武器その他の物品の分類
- 一層の保安対策の検討のため、加盟国の代表からなる委員会を設置する。
- 対策を採択するだけでは不十分であり、対策が厳しく適用され、全ての場所で等しく運用されることを確保するため、取締りシステムとして、各国の当局による航空会社及び空港に関するクオリティ・コントロールとそのクロス検査(複数国からなる検査官チームにより監視)を導入する。

「航空会社に対する経済的支援」(欧州委員会コミュニケーション「米国でのテロが航空交通業界に与える影響」(COM(2001)574 final))

欧州委員会では、テロによる危機の大きさを考慮し、緊急措置を採択することは正当であると判

断した。デ・パラシオ委員及びモンティ委員のイニシャティブによる。当該措置は、一時的なものであり、テロ後の例外的な状況に対処するためのもの。今回の支援策は、第一段階のものであり、将来において追加の提案をすることがあり得る。支援策には二つの考慮すべき点がある。一つは、EU 域内の競争の歪曲は避けなければならないということ。もう一つは、欧州の航空会社が、米国の競争相手に比較して、弱い立場になってはならないということ。具体的な措置は以下のとおり。

= 国家助成 =

- 欧州委員会は、米空域が閉鎖された 4 日間に直接起因する損失につき、航空会社へ補償を行うための措置に関しては、コミュニケーションに規定されたクライテリアに照らした上で、好意的に検討(give favourable consideration)を行う。
- 欧州委員会は、最大 1 か月の追加的保険コストの引き受けについて、及び、従来以上に航空会社が優遇されないという条件のもとに、そのような保険カバーの必要性が続いているならば、この暫定的な加盟国の介入の本年末までの延長(EU 特別蔵相理事会が認めた措置の延長)について、クライテリアに照らし審査を行う。
- EU 加盟国は、全ての助成手段を欧州委員会に届け出なければならない。
- 保安対策の強化は当該 EU 加盟国の負担とされなければならない。

= 航空会社間協定(容量の調整に関する解釈の弾力化) =

- 欧州委員会は、ケース・バイ・ケースで、欧州共同体設立条約第 81 条(3)の適用除外(注:競争阻害行為の禁止の適用除外)の条件が満足されているか否かについて審査を行う。また、欧州委員会は、運航頻度の少ないルートの定期サービスを維持するため、又は、一日のオフ・ピーク時のスケジュール調整のために行う、容量を調整する協定(the capacity co-ordination)については、好意的に検討を行う。航空会社は、例外的な出来事への対応のため、又は、経済情勢の変化により一層対応するために協定を締結する必要があるかもしれない。共同体競争法は、そのような変化を考慮することを許容している。欧州委員会の審査は、ケース・バイ・ケースで実施される。現在のルールそのものは、変更しない。

= スロット(ユーズ・イット・オア・ルーズ・イット・ルールの解釈の弾力化) =

- 欧州委員会は、航空会社には、2002 年の夏期における共同体空港のグランドファーザー・ステータスの有るスロットを維持する権利があると考え、現在の状況が、2001 年冬期(10 月 26 日より)にまで続くならば、欧州委員会は、対応する 2002/03 年冬期に対しても対策を講ずべきか否かを検討する。

= 第三国との関係 =

- 現在の危機によって、北米での変化を考慮すること、米国当局と行動の調整を行うこと、及び競争の平等な条件を確保することが緊要であることが実証された。欧州委員会は、第一段階として、米国航空会社が受ける助成によって生ずる競争の歪曲を防止するために、米国当局に対し、行動規範(a code of good conduct)を提案する。
- 欧州委員会は従来より、国際航空交渉での共同体の権能を主張してきた。特に、米国との協定に関する交渉のベースとなる交渉マンデート案について、閣僚理事会は早急に合意すべきである(二国間協定は、航空分野の構造改革の障害であり、排除されるべき)。欧州・米国の航空会社にとって一つの競争環境の中での安全で確かな運営条件を確保するため、必要な枠組みと構造を創る。これにより、事業に関する規制の枠組み及び特にはオーナーシップのルールを順応させることが可能となる。

- 第三国の航空会社との平等な競争条件を維持し、及び EU 加盟国による対応が分かれないうようにするため、全ての EU 加盟国は、第三国航空機が最低限度のリスク・カバーの証明を備えているか否かを確認しなければならない。そのようなカバーが無い場合には、EU 加盟国は、適切な調整された行動(すなわち、運輸権の剥奪及び共同体の国際義務に則った上空通過の禁止)をとらなければならない。

= 保険 =

- テロにより、あらゆる合理的推量を超えた損害が生じ、航空輸送分野の弱さが露呈された。
- EU 加盟国は欧州委員会に対し、このようなケースへの効率的かつ共通の対応を確保するためのガイドラインを作成するよう要請した。
- 可能な対応には、リスクに対する「相互基金」の創設が含まれる。これによって、各国での対策のコストを排除することができる。加えて、欧州委員会は、運航免許の交付に必要な保険の額及び条件を調和することを提案する。

= その他 =

- テロ以前より必要とされてきた、共同体航空会社の構造改革及び統合への動きは、今後も継続し、場合によっては一層増す。
- 欧州委員会からは、単一欧州スカイの創設(2004 年から)に関する一連の法案を提案したが、これも、空域を組織するに際してのコストの削減に資するとともに、空間を安全にするための効率的な協力を可能とする。

デ・パラシオ委員発言(2001 年 10 月 10 日) = 国家助成 =

運輸担当欧州委員のデ・パラシオは、欧州議会運輸委員会において「航空業界の重大な危機にも関わらず、欧州委員会は EU の航空会社に対する国家助成を認めないとする原則に固執する」と述べた。

運輸相理事会(2001 年 10 月 16 日) = 保安、各種支援 =

連続テロに関連した航空分野の審議が行われ、結論文書が採択された。概要は以下のとおり(議長国ベルギー運輸大臣とデ・パラシオ委員による記者会見等も参考とした)。

= 要旨 =

(保安)

- 理事会は、ECAC の文書 30 による保安対策に法的拘束力を持たせる規則案を支持。2001 年 12 月の理事会での採択を目指す。追加的な対策は、作業部会にて検討を進める。

(補償)

- 理事会は、米国で飛行禁止措置がとられた4日間について、欧州委員会の承認を得た上で、各加盟国が補償しうることを確認。それ以外の補償についても、欧州委員会の承認が得られれば補償は可能とされたが、欧州委員会は、相手国の決定によって運航ができなかったという事由が承認のために必要としている(報道によれば、フランス、アイルランド及びイタリアが4日間では不十分であるとした)。

(スロット)

- 冬期間においてもスロット規則の柔軟な取扱いを求める航空会社があり、理事会は、欧州委員会に早期の分析を指示。

(保安対策のコスト)

- 短期的には、公的負担とする加盟国がある一方、利用者及び航空会社による負担を求める国もある。中期的には、利用者及び航空会社の負担が必要であると、理事会は認識(欧州委員会コミュニケーション(2001年10月10日採択)では、公的負担すべきであるとしていた)。

(対米関係)

- 大西洋路線での米国航空会社の運賃値下げに関連し、欧州委員会が「行動規範」を作成するため米国と交渉することについて、理事会は了解。欧州委員会は、「行動規範」は法的拘束力が無く不十分であり、TCAA(大西洋共通航空地域)に係る包括的な交渉を行う必要があるとしたが、マンデートは得られなかった。欧州委員会は12月の理事会までにマンデートを得たいとした(報道ではアイルランド及び英国が頑なに反対)。

(保険)

- 2001年9月22日の蔵相理事会の結論に従った政府支援制度を、1か月ずつ2001年12月末まで延長することができることを、理事会は確認。理事会は、異常な保険の状況への対応について、欧州委員会に提案を行うよう要請(欧州委員会コミュニケーション(2001年10月10日採択)では、保険の相互扶助の可能性を検討するとしていた)。

= 結論文書概要 =

(保安)

- 理事会は、ECACの文書30等に含まれた主要な保安対策を、欧州共同体法令へ導入することの意志を再確認した(結論文書中1)。
- 理事会は、短期間のうちに欧州委員会が提出した、民間航空の保安の分野での共通ルールを設ける規則案を歓迎した。本提案は、欧州理事会(2001年9月21日)が要請した対策(注:武器の分類、乗務員の技術訓練、客室持ち込み手荷物のチェックとモニタリング、コックピットへのアクセスの防止、加盟国での保安対策適用の質の監督)の実施に関するものであり、欧州における航空輸送の信頼増進を図る。理事会は、常駐代表委員会(コレパール)に対し、12月に規則が承認できるよう、本提案の検討を最重要事項とするよう要請する。それゆえ理事会は、欧州議会が11月のセッションにおいて意見を採択することを望む(結論文書中2)。
- 理事会は、欧州委員会が12月の理事会に、特別多分野作業部会(ad hoc Multi-disciplinary Working Party)の成果をもとにして、詳細な作業計画を提出する意向であることを留意する。これは特に、2001年9月11日に表面化した新たなタイプの脅威へ適切に対応するために、規則案に含まれた対策以上の追加的な対策を講ずるためのものである。これらの勧告は、特にコックピット閉鎖(securing cockpits)、訓練、上空と地上の通信及びビデオの使用といった個別問題も扱う。民間航空の保安問題に関し、加盟国と欧州委員会は、特別多分野作業部会による作業を基礎として、2001年末に予定されるICAOのハイレベル閣僚会議の準備へ貢献するよう要請される(結論文書中3)。
- 理事会は、三提案についての検討の進捗に留意する。これらは採択されれば、航空機上の

保安にも貢献する。三提案とは、技術的規則及び行政手続(いわゆる JAR OPS)に関する 1991 年規則の修正提案(航空機商業運航のための調和安全規則を欧州共同体法に導入)、民間航空における事件報告に関する指令提案(民間航空の全ての分野での出来事を報告させる)、民間航空の客室乗務員の安全要件及び職業能力証明に関する指令提案(安全及び保安に関する客室乗務員の訓練の要件を調和)、である。理事会はそれゆえコレペールに対し、12 月の理事会においてこれら提案に関する共通の立場が採択されるよう、作業を行うよう要請する(結論文書中 4)。

- 理事会は、EASA(欧州航空安全庁)の創設を目的とする規則に関し政治的合意に達するとともに、法的及び言語的最終チェックの後に、本テキストが理事会の共通の立場として欧州議会に提示(共同決定手続)されることに留意する(結論文書中 5)。
- 理事会は、欧州理事会がピア・レビュー・システム(peer review system)の導入を望んでいることを再認識し、それゆえ欧州委員会に対し、そのようなシステムの実施に当たり、ECAC のノウハウをもとにするよう要請する(結論文書中 6)。

(補償)

- 理事会は、2001 年 9 月 11 日の類を見ない事件が航空輸送分野の経済状況に与えた影響を認識する。国家助成のコントロールは欧州委員会の所管であるところ、理事会は、米国連続テロによる航空輸送業界への影響に関する欧州委員会コミュニケーションに留意する。理事会は、如何なる目的の助成も欧州委員会の承認を経なければならないことを強調する。承認は、2001 年 9 月 11 日の後の 4 日間において空域の一定部分が閉鎖された結果を、明確で客観的な方法で考慮しつつ、欧州共同体の競争規則及び国家助成ガイドラインに従ってなされる。当該期間を超えて、及び、空域閉鎖の問題との関連において、欧州委員会は、個別事案毎に補償を審査する。補償は、相手国(the country of destination)が欧州の航空会社に強いた制限を埋め合わせる客観的なクライテリアをベースとして認められる。如何なる助成又は補償も、航空会社間の競争を歪曲しうるものであってはならない(結論文書中 7)。

(スロット)

- 理事会は、次の冬期間におけるスロット規則の柔軟な適用に関する、いくつかの航空会社からの要請を留意するとともに、欧州委員会に対し、次の冬期間までに立場を決定できるよう、状況を早急に分析するよう要請する(結論文書中 8)。

(保安対策のコスト)

- いくつかの加盟国が、追加的な航空保安対策のコストは、短期的には公的機関によって負担することができると考えていることを、理事会は留意するが、中期的には航空輸送の利用者と航空輸送分野の両方がコストの確保に貢献しなければならないということは、必須である。その他の加盟国は、この追加的なコストは、短期的に利用者及び航空会社によって負担されるべきであると考えている(結論文書中 9)。

(対米関係)

- 理事会は、米国が自国航空会社に認めた国家助成による欧州航空会社への影響及び市場への影響を厳密に監視している。しかるに理事会は、不公正競争を防止することを目的として、米国との間で「行動規範」を作成するという欧州委員会の提案を歓迎する。理事会は、12 月に再び本件を取り扱うことに同意する(結論文書中 10)。

(構造改革等)

- 理事会は、世界市場での立場を強化するために、欧州航空業界の中に高いレベルの協力が構築されるべきであることを強調する。理事会はまた、欧州航空会社が自身の構造改革のために進んでいる努力を認識する(結論文書中 11)。
- 理事会は、欧州委員会に対し、今後の数週間、状況を緊密に検証するよう要請するとともに、必要ならば同様のことを自らも行う用意があることを宣言する(結論文書中 12)。

(保険)

- 戦争及びテロの保険の問題に関し理事会は、迅速に、かつ強調して、現在加盟国が航空会社と一般的に空港及びサービス・プロバイダーにも提供している代替手段から、商業保険へと戻ることを要請する(保険に関する結論中 1)。
- そのような正常化まで、及び有効性と一貫性を保証するため、加盟国は、欧州委員会の精査のもと、9月22日の蔵相理事会の結論に従って、暫定的政府制度を引き続き1か月間運用することができるが、その終了時には状況を再検討し、いずれにしても12月31日をデッドラインとする(保険に関する結論中 2)。
- そのような政府制度が提供できるのは、市場に関連したプレミアムと引き換えのときのみであり、これは特別保安/保険部会(Ad-Hoc Security/Insurance Group)によって、毎月に見直しが行われる(保険に関する結論中 3)。
- 加盟国は、第三国の航空会社に対し、2000年12月付 ECAC 決議 25-1 に規定される最低保険カバーへの適合を実証するよう要求する(保険に関する結論 4)。
- 予想外の事件が発生し、このような異常な保険の状況が再発することを考慮して、欧州委員会は、代替手法によってこのようリスクをカバーするための提案を行うべきである(保険に関する結論 5)。

= 記者会見での主な発言 =

(議長国ベルギー大臣)

- 米国と行動規範(code of conduct)に関し議論を行うことを支持する。我々は、米国が自国の航空企業に認めた多額の助成による影響、特に、大西洋路線での運賃値下げに苦しんでおり、理事会は欧州委員会に対し、直ちに米国と行動規範に関し議論を行い、不正な競争とダンピングを排除するよう要請した。12月の理事会においても本件を取扱う。
- (保安対策のコスト負担について質されたのに対し、)多くの加盟国は、中期的には航空会社ともシェアすべきであるとした。これは、すなわち、最終的には消費者へ転嫁することを意味する。

(デ・パラシオ委員)

- 次回の12月の理事会までにマンデートが付与されることを希望している。マンデートを得て欧州委員会は、欧州と米国の航空企業間の平等な競争条件について交渉を行う。行動規範は、違反した場合の法的手段が無く、不十分である。所要の構造改革を可能とすることも必要である。
- (4日間以外の補償を求める場合に必要な証拠に関する質問に対し、)4日間の補償を要求する場合の証拠と同じものが必要である。航空会社のコントロールの及ばない、米国やイスラエルといった目的地の決定により運航ができなかったということが必要である。4日間では不十分であるという意見もあるが、私はその証拠を持ち合わせていない。申し出があれば、

分析をする。

- (大西洋路線の値下げに関し、米側にはイベリア、アリタリア、エール・フランスは国家助成を受けながらディスカウントをしたという反論があるが、これに対しどう回答するのかと質されたのに対し、)過去には、「最初で最後(one time, last time)」というベースで、欧州の航空会社に国家助成をしたが、これは既に終了している。現在では、欧州委員会は、如何なる欧州の航空会社に対する特別な助成も、これを受入れる用意は無い。もし現在、米国航空企業による不公正な競争があるとすれば、EU 域内の競争ルールに抵触すること無しに、我々が何を成し得るか、どのような戦略があるかを見極めなければならない。

= 報道 =

- 補償については、多くの加盟国は4日間に限定することを支持したが、フランス、アイルランド及びイタリアが延長を要求した。デンマーク、英国、オランダ、ドイツ、スペイン及びフィンランドは、これに反対した。
- 欧州委員会に対し米国との TCAA(大西洋共通航空地域)の交渉マンデートを付与することについては、多くの国が反対した。中でもアイルランドと英国が頑なである。

欧州委員会報告書(2001年10月17日) = 保安、各種支援 =

「9月11日の事件へのEUのアクションの概略とそれによる予想される経済的影響に関する評価」と題する報告書が採択された(COM(2001)611 final)。

EC米間次官級会合結果(2001年11月9日) = 大西洋ルート運賃問題、保安 =

欧州委員会が、航空問題(大西洋ルート運賃問題及び保安対策)に関するEC米間の次官級会合の結果について発表。概要は次のとおり。

- 欧州委員会のデ・パラシオ運輸担当委員は米国ミネタ運輸長官に対し、同国による措置が大西洋航空市場の機能に及ぼす影響について懸念を表明していたところ、8日ラムルー運輸・エネルギー総局長がジャクソン運輸副長官と面会(於ワシントン)し、航空分野の共通課題を議論した。
- ラムルー総局長は、米国政府による航空会社への経済的支援が大西洋ルートでの競争を歪めてはならないと、懸念を表明した。欧州航空会社からのデータによれば、透明性と情報交換が必要である。ラムルー総局長は、行動規範(code of conduct)が設定され、これによって当局間の協力を促進すべきと提案した。適切な回答を見出すべく、交渉を継続する。
- ラムルー総局長はまた、保安分野でEU米が講ずる対策が可能な限り整合したものとすべきとの希望を伝えた。この点に関しては、ワシントンで議論中の計画が欧州委員会の懸念を正当化する。恒久的に本件の展開をフォローするため、グループを設置することが合意された。
- デ・パラシオ委員は、「本分野においてEUは、米国と同じ目的を共有する。しかるに、ワシントンとブラッセルにおける作業の間において調和したアプローチ(convergent approach)を確保するため、協力を強化することが可能であるべき」と強調した。

欧州議会決議(2001年11月15日) = 各種支援 =

航空業界及び関連産業の経済及び雇用の状況に関し、決議が採択された。概要は次のとおり。

- 初期4日間の米国空域の閉鎖と、その後3日間の米国空港の閉鎖につき、航空会社は補償を受けるべき。
- 加盟国は、保険問題に関し、航空業界が解決策を見出すのを支援するあらゆる手段を検討すべき。各国政府は、追加的な保安のコストにつき責任を負うべき。
- 欧州委員会は、米国の巨額の補助金への欧州航空業界の対抗を可能とする提案につき作業を行い、及び欧州航空業界がEU法に従って、可能な限り同等の処置を受けるよう確保すべき。また、米国の150億ドルの支援につき、国際通商ルールとの整合を調査すべき。
- 欧州委員会は、ケース・バイ・ケースで共通競争ルールを適用し、新体制が構築されるよう、欧州の航空分野の統合に貢献すべき。
- 欧州委員会は、雇用市場を注視し、必要な場合には雇用のセーフガード又は創出のための効果的な提案を行うべき。

欧州議会運輸委員会(2001年11月21日) = 保安、対策コスト負担 =
--

運輸委員会は、「民間航空保安の分野における共通ルールを構築する欧州議会・閣僚理事会規則案」(COM(2001)575 final)に関する報告書を採択した。この中で、9月11日の事件後に航空業界で必要とされた保安強化に対しては、空港及び航空会社が負担を要求されるべきではないとした(注:その後の2001年11月29日の本会議採決では修正された)。

欧州議会本会議(2001年11月29日) = 保安、対策コスト負担 =
--

欧州議会本会議は、「民間航空保安の分野における共通ルールを構築する欧州議会・閣僚理事会規則案」(COM(2001)575 final)に関する報告書を採択した(第一読)。民間航空の保安のコストは加盟国により負担されるべきとした運輸委員会意見(2001年11月21日)には同意せず、中期的には利用者と航空輸送部門とがコスト確保に貢献しなければならないが、規則の実施によって空港の存続を危うくする場合には、一定の保安対策のコストは、短期的には公的部門により負担できるとした。

蔵相理事会(2001年12月4日) = 保険問題 =

議長は、加盟国の大多数が以下のとおり考えていると結論付けた。

- 政府支援は、遅くとも2002年3月末をもって終了するべきであること。
- 政府支援は、市場に関連した保険プレミアムを含むべきであること。
- 欧州委員会が加盟国の関与を監視し続けること。

運輸相理事会(2001年12月7日) = 保安、各種支援 =

運輸相理事会での審議の概要は、議長のベルギー運輸大臣及びデ・パラシオ委員による会見、結論文書、関連報道によれば、次のとおり。

- 連続テロ後の航空業界の直面する問題についてインフォーマルな意見交換を実施。
- テロに関する ICAO 閣僚会議(2002年2月19日及び20日)の準備作業について合意。9月の ICAO 総会同様に EU15ヶ国が調和して対応。国際的な保安対策(とりわけシカゴ条約付属書17)の採択を目指す。EUでもこれにほぼ相当する ECAC 付属書30を義務化する提案について合意(報道によれば、加盟国は、荷物検査や出発・到着旅客の分離を1年以内に実施。欧州委員会には加盟国を監査する権限を付与)したが、これを国際的に実施することが必要。なお、本提案については、記録的な速さで第一読が完了。技術的な修正のため、第二読を経なければならないが、欧州議会は直ちに審議を行う見込み。
- コックピットの保安対策等の追加的な保安対策については、アド・ホック・グループで精力的に検討(報道によれば、保安訓練や空港職員審査の基準といったその他の保安対策の調和について、議論を継続)されており、本日の理事会では報告書のドラフトに留意。同グループでは、早期に実施可能な対策と、更なる作業が必要な対策を見極めた。閣僚理事会は、報告に盛り込まれた推奨事項が有益であると強調。欧州委員会に対し、同グループが提示した作業計画を基礎として、それらの勧告に基づき、早急に法令案を提示するよう要求。閣僚理事会は2002年3月の会合においても再度本件を扱う。
- 戦争・テロのリスクに関連する保険の政府支援を、2002年3月31日まで延長することを決定。毎月レビューを行う。可能な限り早期の市場正常化を図るべき。航空会社から徴収するプレミアムに関しては、アド・ホック・グループの勧告に従うよう欧州委員会に要請。
- 欧州委員会が求めている対米交渉マンデートについては、議論は未だ終了せず。米国との二国間航空協定を巡る訴訟問題が解決し、対米交渉マンデートに関する議論が再開できることを希望。航空会社への国家助成に関しては、既に欧州委員会はマンデートを得て、米国と接触を開始。
- 第三国との関係については、加盟国の多数は、共通防衛メカニズムを検討する必要があるとしており、それゆえ、欧州委員会が今後数か月のうちに提案を行う意向であることに注目した。

保安に関する審議結果に関する報道(2001年12月12日付ヨーロッパ紙)の概要は次のとおり。

- 運輸相理事会は、空港保安対策の強化に関する規則案につき、政治的合意に至った。これは、ECACの勧告をEUで法制化するものであり、荷物及び旅客のチェックについてはEU官報への掲載後20日後に、貨物及び郵便に関しては2003年1月1日に発効。規則発効から3か月以内に加盟国は、保安計画を採択しなければならない。6か月以内には質の管理システムを導入しなければならない。
- 英国及びスペインは、ジブラルタル空港への当該法令は、適用を見合わせることで合意した。ジブラルタルは、この決定に反対している。
- 情報のコフィデンシャルティに関しては、フランスとスウェーデンのスタンスの間を取って、検査報告書は関係加盟国が同意したときに公開できるとした。
- 閣僚理事会は欧州委員会に対し、追加的対策を検討しているアド・ホック・グループの報告書に基づき、新提案を行うよう要請した。同グループは報告書の中で、早急に講じるべき対策として以下を推奨。

- コックピット・ドアのロック
- 民と軍の当局の情報のシェアの改善
- 保安対策に関する外部監査を行うための、共同体、ECAC 及び ICAO の調整システム
- 第6次研究計画へ保安を含めること
- 共通保安対策の採択のため、米国との協議の開始
- 長期的には、同グループは、加盟国の専門家が同意していない問題(空港の制限区域へアクセスする人物の履歴を検査することについての法的影響、職員の訓練、地上と空との通信のための電波周波数の利用)に関し作業を継続することを勧告する。同グループは、2002年4月に第二次報告書を発表する。

スロット配分ルールの改正提案(2002年1月11日) =スロット=

空港のスロット配分ルールに関する閣僚理事会規則(EEC)No 95/93 の改正案(COM(2002)7 final)を欧州委員会が採択(前出のため詳細は省略)。

空港保安対策強化に関する規則案についての閣僚理事会合意(2002年1月28日) =保安=

閣僚理事会は、2002年1月28日、既に政治的合意(2001年12月6日及び7日)をしていた本件について、「共通の立場」を採択した。欧州議会へ第二読のため送付された。

世界経済フォーラムでのデ・パラシオ委員スピーチ(2002年2月2日及び3日) =各種支援=

デ・パラシオ委員は、スピーチ(2月3日)の中で、

- 4日間の政府補償のみ正当化可能
- 第三国のアンフェアな行為(運賃ダンピング等)に対する規則案を検討中
- 保険問題の短期的対策に関し、各国間のコーディネーションが必要
- 保安コストの負担は難しい問題ではあるが、欧州委員会としては公的負担を支持などを述べた。

更に、保険問題の中長期的対策として、相互基金又は共同国家補償による新しいオプションを検討する必要性について述べた(2月2日)。以下は、プレス資料の仮訳である。

ロヨラ・デ・パラシオは航空保険の新しい可能性を提起

9月11日の事件は、新しいリスクの次元をもたらし、主要かつ世界的な脅威としてテロを強調した。このように我々は、行政府、規定者及び企業間の国際協力を改善することによって、リスクの認識を根本から変える必要がある。リスクは、複数層の政府システムにおいて対応されなければならない、官民の利害関係者の役割及び責任の分担を増やす。世界経済フォーラムにおいて、エネルギー及び運輸を担当する欧州副委員長ロヨラ・デ・パラシオは、安全及び保安の追加コストに対する公的機関の支援を積極的に考える意向を明確にした。同委員は、本日ニューヨークにおいて、「商業市場が十分なカバーを提供できない場合には、我々は、相互基金又は他の共同国家補償による、新しいオプションを検討しなければならない」と説明した。

ロヨラ・デ・パラシオによれば、欧州連合は、市場がもうカバーしなくなった又は以前よりカバーされていなかったリスクを保証するために、異なった前提を考慮しなければならない。

- EU においては、政府が長期的に介入を行うことは、現在の形態では、望ましいとは考えられていない。しかしながら、商業市場が9月11日以前のレベル(10~20億ドル)にまで航空会社に対するリスク・カバーが回復することは、ありそうにもない。保険市場の回復が不確実であることから、航空業界及びそのサービス提供者は、2002年3月31日をもって失効する既存の政府スキームに置き換わる中期・長期の解決策を見つけるよう要求してきた。

- ロヨラ・デ・パラシオは、「航空旅客から徴収された支払いによって資金を賄う相互基金の創設の可能性を検討するべきである。それは、保険業界と、少なくとも初期数年においては、政府からの基礎となる保証による支援を得て、運営される」と述べた。「商業保険がもっと利用可能となれば、基金は保険カバーが開始されるところに超過額を引き上げ、基金が構築されるに従い、政府保証は漸進的に撤収する」と同委員は付け加えた。

- それにもかかわらず、9月11日の事件は、航空会社の責任が保険をかけることができることを大幅に超過するかもしれない、及び国家が潜在的に非常に巨額のコストに直面することもまた示したため、この第1の可能性は十分とは言えない。

「そのような場合には、我々は、9月11日以前の保険によってカバーされていない重大な損害をカバーする、共同保証のシステムを想定しなければならない」とロヨラ・デ・パラシオは述べた。「商業的に購入したカバー及び構築されるかもしれない業界の相互基金を超過する戦争及びテロの行為に対する第三者責任は、このようにして、連帯再配分的手段に従って、加盟国によって引き継がれる」と同委員は述べた。

業界は、商業上のプレミアム及び構築されるかもしれない相互保険プレミアムに加え、国家保証に対するプレミアムを支払うが、それは市場だけを基礎としたものとはならないというのが、同委員の見解である。そのようなスキームは、欧州連合領域だけをカバーし、その他の欧州第三国も含む可能性があるが、欧州域外の戦争及びテロに関連する広範な責任は、ICAOにおいて、国際的に扱われる、又は、バイラテラルに例えば米国との間で扱われるべきであると、同委員は考えている。

スロット配分ルールの改正提案に関する欧州議会審議(2002年2月6日) = スロット =

欧州委員会が2002年1月11日に採択した改正提案につき、修正意見を付して採択。

蔵相理事会(2002年3月5日) = 保険問題 =

戦争及びテロのリスクを加盟国が引き受ける制度の延長について議論をしたが、何ら決定はしなかった。蔵相らは、欧州委員会に制度の延長を要請する前に、まずは米国及び日本の決定を待つことを選択した(2002年3月6日付ヨーロッパ紙)。

欧州委員会記者レク(2002年3月8日) = 保険問題 =

(記者)

英国を含むいくつかの加盟国政府は、テロのリスクに対する相互基金の構築に反対しているが、欧州委員会の立場如何。

(報道官)

蔵相理事会において議論はあったが、何ら結論はなかった。いくつかの国、主として言及のあった国(英国)は、相互基金の構築を現段階で検討することに賛成しなかった(not in favor of)。それらの国は、保険の保証の延長についても、決定するのは早すぎるとした。この結果、現段階で議

論することは止め、3月26日の運輸相理事会に委ねた。したがって、今の状況は、加盟国の立場は異なったままであり、相互基金の構築を関係部門が検討するという欧州委員会のアイデアも、その可能性及びサブスタンスとも議論がなされていない。

蔵相理事会(2002年3月14日) = 保険問題 =

結論文書では、「閣僚理事会は、経済・財政委員会に対し、米国政府が発表した今次決定を踏まえ、航空保険部門において、市場状態へ移行する最良の方法を早急に分析するよう指示した。この分析の後、議長は蔵相の見解を述べたレターを作成し、運輸相理事会議長に対し、3月26日の会合前に送付する」とされた。

また、理事会終了後の会見において、以下のとおり述べた。

(議長国スペイン蔵相)

- 閣僚理事会は、欧州委員会から、本日北米でなされた決定について報告を受けた。
- 我々は、経済・財政委員会に対し、欧州理事会の前に、本決定が欧州業界の競争にもたらす結果について検討するよう要請した。
- 我々は、それを基礎として、何らかのクライテリアを構築する必要がある、それを運輸相理事会に送付する。

(ソルベス委員)

- 我々は、保険の状況に注意し続けなければならない。
- 米国からのニュースと調和した一貫した解決策を見付けることが必要。

欧州委員会メモ(2002年3月22日) = 保険問題 =

欧州委員会運輸担当報道官より3月26日の運輸相理事会に向けたメモが公表された。航空保険部分の概要は以下のとおり。

- 合理的な価格での保険の調達が困難であるところ、代替手段の検討がなされた。航空部門は、相互基金の創設の可能性を検討しているが、実現までには時間を要す。
- 米国では、保証制度の2か月の延長を決定した。
- このような状況の中、欧州委員会は、加盟国が望めば現行制度の2ヶ月の延長に障害はないとの考えを伝えた。

運輸相理事会(2002年3月26日) = 保険問題 =

結論文書の概要は、以下のとおり。

- 閣僚理事会は、航空保険問題に関する最新の動向とともに、国家助成を監視する責任から欧州委員会が提案したガイドラインについても留意。
- 米国政府による政府保証の60日延長の決定に鑑み、欧州委員会は、加盟国から届出がなされる助成を、既存の条件において及び米国が予定する期間と同じだけの間、承認し続ける意向であることを伝えた。欧州委員会はまた、相互基金制度の構築に関し、賛成する立場であることも説明。
- 閣僚理事会は、保険市場が正常な状態に戻るよう、運輸相が協力すると約束したことを確認。

理事会終了後におけるデ・パラシオ欧州委員(運輸担当)及び議長国スペインの大臣による会見中、航空保険問題に関する部分の概要は以下のとおり。

- 発言した者は全員、欧州委員会提案を支持した。支援手段採択に関する最後の延長であるのかどうかという精密な部分(precision)については、差異があった(議長国スペイン大臣)。
- (2 か月の延長期間の後には、更に延長するのか、又は相互基金を設けるのか、と記者より質されたのに対し、)企業が相互基金を有することが求められる。北米や日本の企業に何がなされようと、更なる延長を提案することは困難である(デ・パラシオ委員)。
- 最終的な解決策が早急に必要である(議長国スペイン大臣)。

運輸相理事会(2002年3月26日) =スロット=

2002年3月26日の運輸相理事会の結論文書中、スロット問題に関する既述の概要は以下のとおり。

- 閣僚理事会は、規則(EEC)No 95/93を修正に関し、「共通の立場」を採択。
- 本提案は、2002年夏期と2002年 - 2003年冬期について、航空会社がスロットを維持することを可能とすることを目的。
- 閣僚理事会は完全に欧州委員会のアプローチに合意し、欧州議会の修正意見は受け入れられないとした。