



労働組合 のための 国際民間航空機関(ICA0) ガイドブック

第二版

略語

ANC	航空委員会
ATConf	世界航空運送会議
ATRP	航空運送規制パネル
CAPSCA	民間航空における公衆衛生事象の予防・管理のための協業協定
CORSIA	航空におけるカーボン・オフセットおよび削減スキーム
EASA	欧州航空安全機関
ECOSOC	国連経済社会理事会
ETF	欧州運輸労連
EU	欧州連合
FOC	便宜置籍
FRM	疲労リスク管理
FTL	飛行時間制限
GATs	サービスの貿易に関する一般協定
ICAO	国際民間航空機関
ICSGICAO	客室安全グループ
IEA	国際エネルギー機関
ILO	国際労働機関
ITF	国際運輸労連
MFN	最恵国
PA	気候変動に関するパリ協定
PANS	航空業務方式
SARPS	標準・勧告方式
SCCM	シニアキャビンクルーメンバー
SDG	持続可能な開発目標
SUPPs	地域補足手続
TASAs	航空業務協定テンプレート
TISA	サービス貿易協定
UN	国際連合
WTO	世界貿易機関

はじめに

国際運輸労連(ITF)の「国際民間航空機関(ICAO)のガイドブック」第二版へようこそ。2019年の初版発行以降、コロナ禍、ロビーイング技術、ICAOと持続可能な開発目標(SDG)、ICAOの最新の取り組み、航空労組が参加すべきポイント、ICAOと環境政策に関する情報を追加してきた。

国連機関であるICAOは、2020年から2021年にかけて、コロナ禍による世界的な健康問題への対応を迫られた。コロナ禍は航空産業に破壊的かつ長期的な影響を及ぼし、空前の数のフライトがキャンセルされ、世界中で大量の失業が発生した。

航空産業がコロナ禍の深刻な影響から回復する道筋が予測不能であることが、すべての労働者および労働組合を苦しめている。各種ワクチンの段階的接種拡大によって安全な職場が確保され、海外旅行の活気が取り戻される日のために、ITFは多大な努力を払ってきた。航空および観光産業は、世界の何百万人も労働者の生活にとって、直接的にも間接的にも不可欠な存在である。安全に旅行できる環境の回復はITFとICAOの双方にとって極めて重要な課題だ。

この機会に、ITFとICAOの連携に不可欠な役割を担っているクリス・メジャー氏を紹介したい。労働組合の運動があり、また、すべての利害関係者が我々の

安全と社会的諸課題のために継続的に努力しているからこそ、旅客と乗務員の安全が保たれていると同氏は固く信じている。

メジャー氏は英国のBMIとブリティッシュ・エアウェイズで20年以上にわたりシニア・キャビンクルー・メンバー(SCCM)として乗務してきた。BMIでは客室安全トレーナーとして、欧州運輸労連(ETF)とITFのために、航空従事者に関連する規制および社会的諸問題の国際的な訓練コースを立案し、実行してきた。メジャー氏は現在、ETFの合同乗務員委員会の議長を務めるとともに、ICAOの客室安全グループのメンバーに就任している。同氏は「欧州飛行時間・休息要件」規制のスペシャリストであり、欧州航空安全機関(EASA)内の「飛行時間制限と疲労リスク管理(FRM)」に関する飛行基準小グループの議長を務めている。情熱、経験、専門知識にあふれ、加盟組合に対するITFの責任と義務に基づいてICAOの政策に働きかける最適任者である。

このガイドブックによって、ICAOの活動と組織について、また、ITFがICAOとともにITF加盟組合に最善の結果をもたらすためにどのように取り組んでいるかについて、明確かつ詳細にお伝えできることを願っている。

ITF民間航空部長
ガブリエル・モチョ・ロドリゲス

各種ワクチンの段階的接種拡大によって安全な職場が確保され、海外旅行の活気が取り戻される日のために、ITFは多大な努力を払ってきた。



導入

このガイドブックの最大の目的は、国際民間航空機関(ICAO)の重要かつ関連性の高い側面について、労働組合の観点から、ITF加盟民間航空労組に紹介することである。これにより、航空労組はICAOが何であり、どのように活動し、なぜ重要なのかを理解できるだろう。

ICAOは国連の専門機関として、国際航空の安全かつ秩序ある成長のために、国際航空の原則を整理し、その計画と発展を促している。

本部をカナダのモントリオールにおくICAOは193の加盟国(192か国およびクック諸島)で構成され、民間航空のあらゆる業務における男女の公正な処遇を確保するために、航空会社の管理・規制を行っている。

一方、ITFには世界135か国の250の航空労組が加盟しており、世界の航空労働者の諸問題に対する理解という点において、他の追随を許さない組織である。

ITFはICAOの正規のオブザーバー資格をもっているため、加盟組合とともにICAOの活動に参加することができる。

2018年5月、ITFの存在感を高めるとともに、ICAOとの双方向のコミュニケーションを効果的に行うために、モントリオールにICAO連絡事務所を開設した。その目的は、労働者の権利と平等の問題をICAOの最前線で議論させるようにすることである。

このガイドブックが、ICAOでのわれわれの発言力を強化することを通じて、国内規制の保護、社会的ダンピングおよびFOC反対、国際航空規制の適正化といった我々の共通の闘いの一助となることを願っている。

また、ITFのICAO関連活動への加盟組合の参加を後押しする効果的なツールとなることを期待したい。より詳しい情報はITF・ICAO連絡事務所(montrealicao@itf.org.uk)まで。



ICAO:基本的な背景

前述のとおり、ICAOは国際民間航空を扱う国連の専門機関である。

ICAOは第二次世界大戦終了という政治的激変、社会的混乱、技術革新の時代に誕生した。第二次世界大戦は民間および軍事航空の重要性およびそれらの発展にとっての国際協力の重要性を証明した。

ICAOは、1944年12月7日に五十二カ国がシカゴで調印した国際民間航空条約（シカゴ条約）に基づいて設置された。

1947年10月までに同条約の批准は完了し、国連経済社会理事会の専門機関となった。

国連機関であるICAOは、基本的には第二次世界大戦の戦勝国である少数の大国によって創設、支配されたが、その後の数十年を経て、真に多様かつグローバルな国際機関に発展した。

シカゴ条約自体が、国際民間航空規制の自由化と制限化の対立をめぐる当時の大国間の政治的妥協の産物であった。この対立は何十年間も続いているが、ここ20年間は自由化論がICAO内で勢いを増している。

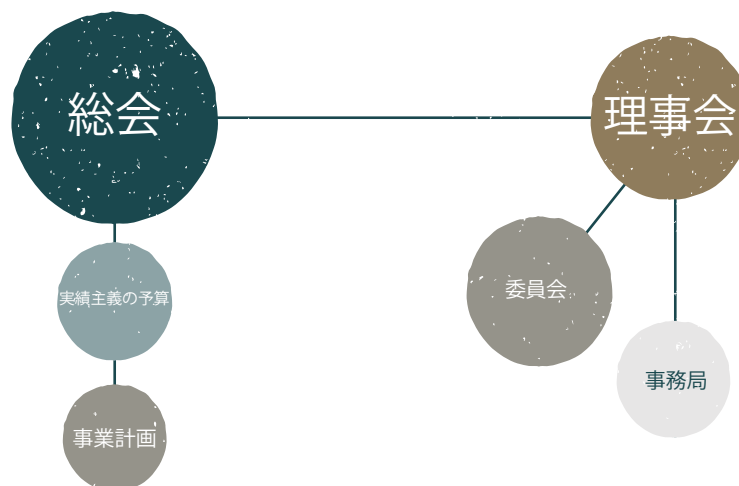
ITFはシカゴ条約体制が長年にわたり民間航空業界に貢献してきたと確信している。二国間主義は航空業界をFOCやフリーライダー（ただ乗り）から守る一方、高いレベルの安全と保安を達成してきた。同時に、国際航空運送サービスの提供における「機会均等」要件はコネクティビティ（接続性）を確保してきた。

一方、シカゴ条約調印から七十四年が経過し、従来とは大きく異なる地政学的、社会的、経済的状況が生じている。ITFにとっての課題は、シカゴ条約体制のメリットを損なうことなく、むしろこれを最大限に活かしながら、いかに国際民間航空規制を現代化させるかである。

ICAOを統括する諸機関

ICAOの主要機関は以下の三つである。

- 総会
- 理事会
- 事務局(事務局長が統括)



ICAOの総会は全加盟国(締約国)で構成され、少なくとも三年に一回、理事会が招集して、適切な時期および場所で開催される。全加盟国の五分の一以上の要請があれば、理事会はいつでも特別総会を招集できる。

ITFは1995年以来、ICAOのオブザーバー資格を得て総会に代表団を派遣している。(オブザーバーは「ICAO総会に出席できる組織」に分類されている)。

第41回総会は2022年に、第42回総会は2025年に開催される予定である。

ICAO理事会:ICAOの常設機関であり、総会に責任を負う。総会で任期三年で選出された三十六カ国の理事国で構成される。ICAO理事会議長が理事会をつかさどる。

ICAO理事国の任期は三年(総会から次の総会まで)である。理事国には以下の三つのグループがある。(1) 航空運送において最も重要な国、(2) 国際民間航空のための施設の設置に最大の貢献をする国、(3) 各地域が確実に代表されるために選出される国¹。

理事会は多くの役割を果たすが、最大の役割は総会に年次報告書を提出し、総会の方向性を示し、シカゴ条約に定められた職責を遂行することである。また、ICAOの財務を管理し、航空運送委員会、共同維持委員会、財政委員会、不法妨害委員会、技術協力委員会、人事委員会の委員を指名し、その責務を明示する。さらに、航空委員会の委員を指名し、エドワード・ウォーナー賞委員会を設置する。事務局長の指名も重要な役割である。

ICAOの二つの統括機関の一つである理事会は、ICAOの活動を日常的に指示する。この点における基本的任務の一つは、国際標準・勧告方式(SARPS)を採択し、シカゴ条約附属書に組み込むことである。また、理事会は必要に応じて既存の附属書を改正する。

事務局:事務局長をトップに据え、以下の五つの主要部局に分けられる。

- 航空技術局
- 航空運送局
- 法律・対外関係局
- 総務局
- 技術協力局

事務局の業務は真に国際的な視野が必要とされる。地理的バランスを考慮しながら、専門的な人材が採用されている。

ICAOは世界各地に七つの地域事務所を配置している²。これらの事務所は規模が小さく、モントリオール本部の管轄下に置かれているが、各地域の加盟国がICAOの基準と手続きを実行できるように重要な専門的役割を果たすとともに、各国政府と本部との情報連絡事務所として機能している。各地域事務所には管理要員と幅広い技術分野の専門要員が配置されている。地域事務所は、各国の運航体制の現状調査、地域の問題を討議するためのセミナーやワークショップの開催、地域内の様々なグループへの実務的支援、改善促進のための地域計画の策定などに取り組んでいる。

1. 2019年~2022年のICAO理事国リストは付録Xを参照。

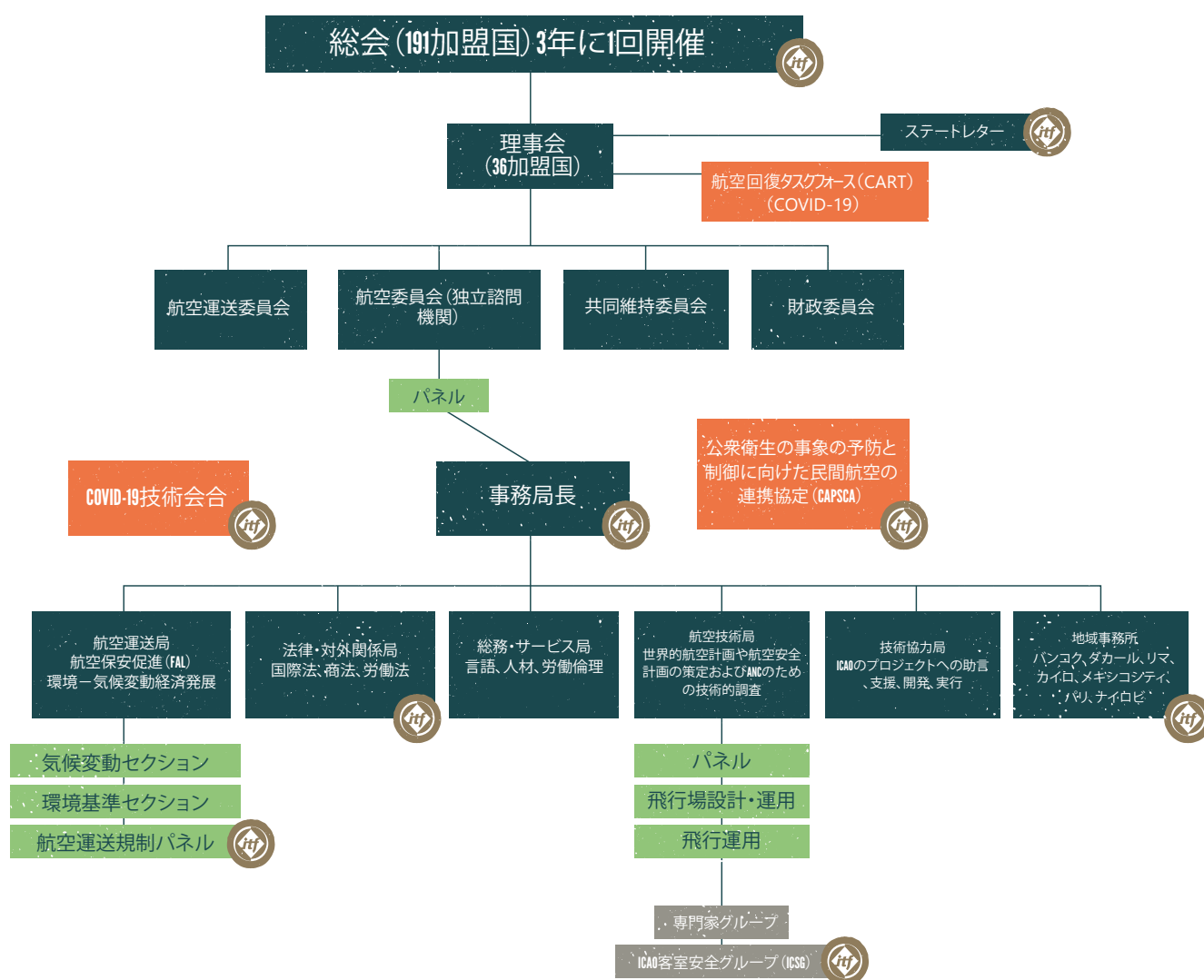
2. ICAO地域事務所のリストは付録XYを参照。

ICAOへの働きかけ

ITFと加盟組合のロビー活動の焦点を定めるうえで、ICAOの以下の組織体系が重要になる。

- 総会
- 理事会
- 事務局および航空技術局
- 地域事務所
- 航空運送規制パネル、ICAO客室安全グループ (ICSG) および同種の関連組織(常設または臨時)

これらはバラバラではなく密接に結びついており、一機関の前進は常に他の機関にも新しい機会をもたらす。



ITFのモンリオール事務所はICAO事務局や加盟国代表など世界の航空産業の利害関係者とITFとの関係強化を支援する。

総会

モンリオールに連絡事務所を設置する以前は、いくつかのITF加盟労組がICAO総会に向けて労働者と業界の諸課題について自国政府にロビーイングを行っていた。今後も新設のICAOワーキンググループを通じてこの重要な取り組みを継続していく。

一方、加盟組合は自国政府のICAO担当者を把握し、ICAO総会へのITF提案の主旨を説明し、その支持を得るために、もっと計画的なアプローチをとる必要がある。

さらに、ITF書記局と加盟組合の間のコミュニケーションも改善させる必要がある。

加盟組合のステータスや規模にかかわらず、自国のICAO代表との緊密な連絡体制の構築はITFファミリー全体にとっての財産となる。たとえすべての問題で賛同を得られなかったとしても、長期的に緊密な関係を維持できれば、我々に適切な情報が入ってくる。

このようなプロセスはITFと加盟組合がロビー活動の焦点を定めるうえで不可欠である。(付録XZ「ロビー活動の基本」参照)。

理事会

前述の点は理事会にも当てはまる。理事会がICAOの中心的機関になるにつれ、ICAO内における理事国の発言力は高まった。ICAO設立から数年で理事会は実質的な常設機関となって継続的に会議を開くようになり、理事国は常任代表を指名してモンリオールのICAO本部に事務所を構えるようになった。加盟国は一票ずつ投票権をもつが、理事国は一般的に多くの中小国や近隣諸国を支持者にしている。よって、理事国への働きかけにもっと集中すべきである。

事務局

ITFはこれまでICAO事務局と良好な関係を築いてきた。また、事務局内の様々なレベルの関係者とも緊密に接触している。我々は今後もこのネットワークを拡大していく必要がある。そのためには航空労組の多大な関与と取り組みが求められる。

地域事務所

また地域レベルでの成果をあげるためには加盟組合の関与が必須となる。各地域の加盟組合はITF書記局が把握していない現地の専門的知識を有している。この知識と加盟組合が地域で築いたネットワークは、ICAOに影響力を行使するカギとなる。

航空技術局

航空技術局は、航空業界のステークホルダーと連携して、ICAOの「安全および運航能力・効率」戦略を管理する。その活動は以下の枠組みの中で実行される。

- 政策および標準化
- 安全性およびインフラ監視
- 安全性およびインフラ分析
- 安全性およびインフラ実行

航空技術局は危機および危機対応に関するICAOの取り組みも主導している。

ITFにとって航空技術局の活動への参加は大きな課題である。しかし、ICAOの「標準・勧告方式 (SARPS)」の策定に影響力を行使して、ITFの政策を実施するためには、この分野で前進する必要がある。

航空交通管理オペレーション・パネル (ATMOPSP) は、ICAO航空委員会傘下の技術的パネルである。ATMOPSPは、航空交通業務 (ATS)、空域管理 (ASM)、航空交通流管理 (ATFM) など、航空交通管理のための戦略策定と解決策の調整を任務とする。調和のとれた世界的な航空交通管理の運用環境を確保する必要性をふまえ、ATMOPSPは、標準・勧告方式 (SARPS)、航空業務方式 (PANS)、および以下に関する指示文書を策定および維持する。

- a) 航空交通サービス
- b) 航空交通流管理
- c) 航空交通管制のための手続および専門用語
- d) 空域管理
- e) 民間と軍の調整

遠隔ATS (RATS) 小グループはATMOPSPの管轄下にある。

その任務は、遠隔デジタル飛行場ATSの立案および実行に関連した動向を監視し、ATMOPSPに最新状況を報告することだ。ICAO「世界航空交通計画」は、安全でコスト効率の高い航空交通業務 (ATS) は、現地に設置された通常のATS管制塔のコスト効率が低いか、ま

たは持続可能でない場合に、直接の目視が不可能な場所や施設から一つまたは複数の飛行場に提供できる（すなわち遠隔管制塔）」と述べている。そこで、この小グループはDAATS（遠隔管制塔）の導入に関する指針を作成するとともに、適用可能な標準、推奨される慣行と手続き策定が必要かどうかを判断し、ATMOPSPのために必要な文書を作成する。

政策および標準化

ICAOの安全およびインフラ政策と標準化戦略に基づき、航空技術局は「世界航空安全計画」と「世界航空交通計画」を策定、管理する。これらを航空技術局のすべての部門、すべての地域事務所、地域航空安全グループと地域立案実行グループ（各地域の国と航空パートナーが参加）が実行する。

航空運送局

航空運送局は、保安および円滑化、航空運送の経済的発展、環境保護をはじめとするICAOの戦略的目的の実行を支援する。また安全性確保にも貢献する。

航空運送局は理事会、航空運送委員会、不法妨害委員会、共同維持委員会の指示のもとで活動する。理事会の一委員会である航空環境保護委員会（CAEP）に対しては事務局が支援を提供する。

航空保安および円滑化

ICAOは世界の民間航空の保安強化を最大目的とする航空保安の分野で決定的な役割を担う。そのため、民間航空への脅威増大に対する効果的な世界的対策および法的枠組みに最大の焦点を当て、監査を実施して航空保安上の弱点をあぶりだし、各国による保安基準の実行および欠陥の解消を支援する。

環境

環境の分野におけるICAOの全体的目的は、航空機の騒音、およびエンジン排気が各国の大気と地球に与える影響を最小化することである。この分野で航空運送局はいくつかの点に集中する。例えば、航空による環境への影響を、方法論、ツール、モデル、データベースの開発を通じて定量化することや、航空が環境に与える影響について、技術的、運用的、および市場ベースの手段を通じて対応するための方針、基準、推奨される慣行を確立することだ。

経済発展

経済分野における航空運送局の活動は航空運送の持続可能性と結びついている。この点で航空運送局は、国際航空運送の経済的規制と自由化、および空港と航空運送業務の経済性に関連した主要な規制問題についての方針および指針文書の作成、促進、普及を担当している。もっとも重要なのは、多様かつ信頼できる堅実な航空データを提供することである。このため、航空運送局は予測および経済調査のための統計プログラムを監督し、現在および今後の航空運送の進展に関する信頼できる情報を提供する。

以上の戦略的目的に加え、航空運送局は以下の活動を監督する。

- 一部の北大西洋の航空交通業務に関してデンマークとアイスランドと締結した共同資金調達協定。
- 北大西洋高度監視システム(HMS)の共同資金調達に関する取り決め。
- 航空航法に関する情報のための衛星配信システム(SADIS)の費用分担に関する協定。
- ICAO「公開鍵ディレクトリ」は、IC旅券を発行するすべての国から公開鍵証明書を集約している。

総務局

総務局はICAOに必要な管理・運営面での支援を任務とし、効果的かつ効率的な管理運営を主導する。総務局は実績ベースの管理と加盟国、産業界、顧客、一般国民のニーズに応えた業績重視の組織文化に向けてICAOを導く。

総務局は以下を通じて役割を果たす。

- 良質な人材とサービス、効率的な管理運営の提供。
- 最高度の労働倫理を発揮し、変化するICAOのニーズに応えた人材管理を推進する。
- 実績ベースの管理スキルとツールを活用し、ICAOによる戦略目標の達成を支援する。

法律・対外関係局

法律的役割

法律・対外関係局は事務局長に対し、および事務局長を通じて、理事会などICAOの諸機関と加盟国に向け、条約、管理、手続き上の問題について、また国際法、航空法、商法、労働法など関連する諸問題について助言し、支援する。さらに民間および公的な国際法の諸問題について調査・研究を行うとともに、法律委員会、総会の関連機関、および国際航空法に関する多国間条約を採択する外交会合のために文書を作成し、事務局として貢献する。

対外関係の役割

法律・対外関係局は、ICAOの加盟国と非加盟国、国連共通システムの諸機関および他の国際機関との関係について検証し、助言および調整する。

法律・対外関係局は、国連や他の国際機関など、ICAOにとっても重要な国際システムの活動を監視し、ICAOに影響する可能性のある国際的諸問題と政治的動向への注意を喚起し、他の国際機関の会合においてICAOが意見表明するための調整を行う。

技術協力局

ICAOの技術協力プログラムは、国内外の民間航空の保安、環境保護、持続可能な開発を目的としたあらゆる民間航空のプロジェクトの立案および実行のために助言し、支援する。このプログラムはICAO総会と理事会の幅広い政策指針に基づいて実行される。技術協力プログラムは事務局長による全体的指示のもと、技術協力局が実行する。

ICAOのATRP、ICSGおよび同様の（常設または臨時的）組織

ITF民間航空部会は、民間航空当局、航空会社、航空機メーカー、国際機関の客室安全専門家で構成された産業レベルの規制の取り組みであるICAO客室安全グループ（ICSG）に6年にわたって参加し、成果をあげてきた。これまでにITFの専門家は以下の指導文書に貢献している。これらはアラビア語、中国語、フランス語、ロシア語、スペイン語に翻訳されている。

- ・ 文書10002 客室乗務員安全訓練マニュアル
- ・ 文書10062 災害および事故における客室安全の側面の調査マニュアル
- ・ 文書10148 COVID-19中の客室乗務員リカレント訓練のためのハンドブック

- ・ 文書10086 旅客安全のための情報および指導マニュアル
- ・ 文書10111 客室電子フライトバッグの実行および利用マニュアル
- ・ 文書10072 客室乗務員数の最低要件決定に関するマニュアル
- ・ 文書10049 年少者拘束装置(CRS)の承認および利用マニュアル
- ・ 回状344-AN/202 煙発生に関連した教育、訓練、報告方式のガイドライン
- ・ 回状340 携帯用電子機器の拡大利用に関するガイドライン
- ・ 回状356 客室乗務員訓練のためのデジタルラーニングのガイドライン
- ・ 回状352 人身売買の把握および対応に関する客室乗務員訓練ガイドライン
- ・ 回状300 ヒューマンファクター・ダイジェスト第15号
- ・ COVID-19クイックリファレンス・ガイダンス 既存の飛行および勤務時間制限の変形
- ・ COVID-19クイックリファレンス・ガイダンス 客室乗務員リカレント訓練の要件
- ・ COVID-19クイックリファレンス・ガイダンス 客室で荷物を輸送する場合の客室乗務員数の最小要件

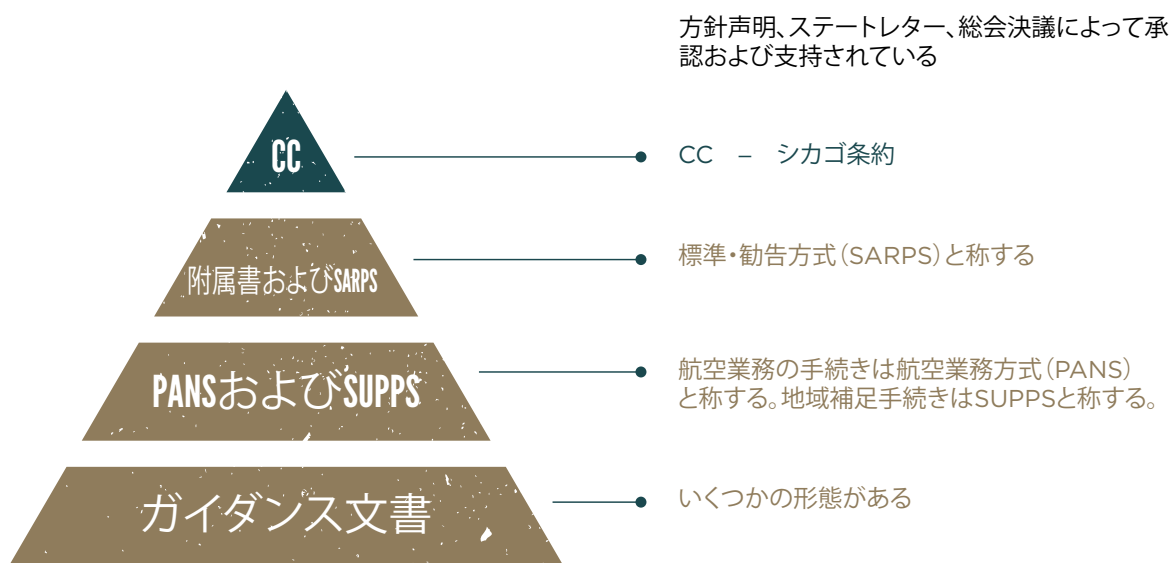
2013年3月、ICAOの世界航空運送会議において、ICAO航空運送規制パネル（ATRP）に対し、市場アクセスの自由化および航空貨物業務の一層の自由化に関する多国間協定を検討し、立案するとともに、航空会社の所有および支配の自由化に関する国際協定を創設することが決定された。ITFは、この分野のICAOの活動に積極的に介入し、労働者の安全を無視した一層の自由化をやめさせ、安全が経済の犠牲にならず、安全性と経済的規制が一体のものとして扱われるようにするために取り組んでいる。

ICSGやATRPの内部におけるITFの優れた取り組みを継続し、ICAOの同様の活動に参加することが決定的に重要である。

つまり、ITFに問われているのは、国、地域、グローバルの各レベルでのロビー活動拡大の力をつけ、上記のICAOの活動（大半がモントリオール）に効果的に参加し、我々のもてる範囲のリソースを最適に活用することである。したがって、加盟組合はICAOに対するITFの実践的かつ政治的な取り組みに積極的に参加すべきである。

ICAOの基準決定方式

今日、ICAOはシカゴ条約の十九の附属書と五つの航空業務方式 (PANS) を通じて、一万二千の標準・勧告方式 (SARPS) を運用しており、その多くは最新の動向や技術革新に合わせて随時、改正されている。



標準・勧告方式 (SARPS) と航空業務方式 (PANS) は、ICAO加盟国や他のステークホルダーにとって極めて重要である。上空および地上における国際航空の安全・効率の調和化、航空施設やサービスの機能・性能要件の世界的な標準化、および航空運送の秩序ある発展の基盤となるからだ。

SARPSとPANSは、ICAOの「改正プロセス」または「標準化プロセス」として知られる多段階のプロセスを経て策定される。ここではICAO内外の複数の技術的および非技術的機関が関与する。

通常、新規あるいは改正SARPSが最初に提案されてから、正式に採択、承認され、附属書あるいはPANSに盛り込まれるまでに約2年かかる。提案の性質や優先度により、この期間は長くなったり短くなったりする。

航空労組が参加すべきポイント

ICAO総会およびハイレベル会合：ITFとITF加盟航空労組は二十五年にわたってこれらの重要会合に参加してきた。政府以外のステークホルダーはICAOに加盟することはできないが、ITFはオブザーバーになることができる。これにより、ICAOの各委員会に労働組合の視点から技術的支援を行うことができる。ITF民間航空部会は、3年に一度開催されるICAO総会等に向けて、航空労組の意見を調整したり、ICAOの他の重要行事に向けて、主要な国際組織との対話を維持したりしている。

ステートレター（意見照会）などの連絡文書：ITF民間航空部会とその各種委員会は、航空労組にとって戦略的に重要であると考えられるICAOのステートレターやその他の連絡文書への回答に関して、共通要素を集約している。

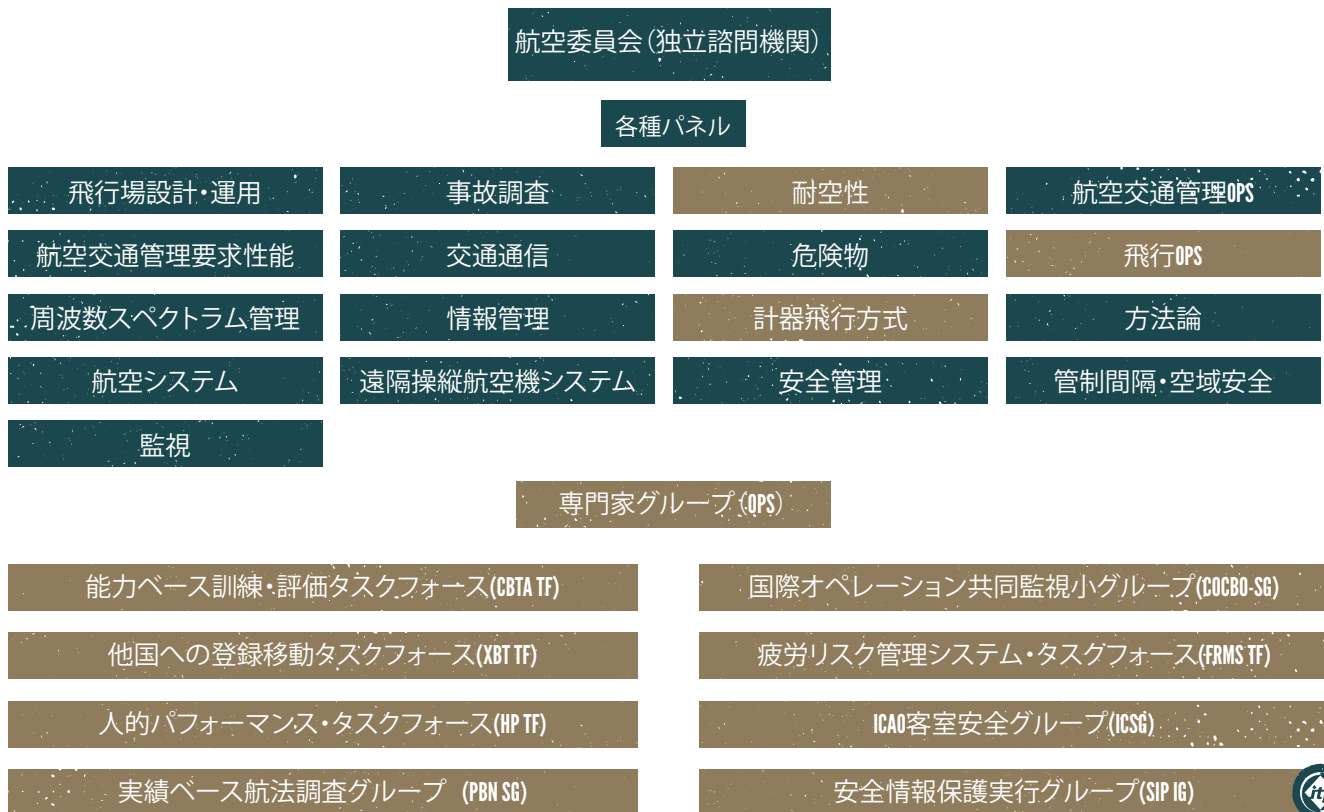
ICAOの各種パネルおよび調査グループ：各種パネルは優れた専門家による技術的なグループで、定められた期間内に、ICAO事務局の既存の体制では十分または迅速に解決できない専門的な問題の解決を促すこ

とを目的としている。一方、調査グループは、各国や各種団体が提供する専門家で構成される小規模グループで、特定の技術的タスクを前進させるために諮問的な立場で事務局に助言を行う。現在、ITFおよびITFのICAOワーキンググループが以下のパネル、委員会、調査グループに積極的に参加している。(1) ICAO客室安全グループ(ICSG)、(2) 民間航空における公衆衛生事象の予防・管理のための協業体制(CAPSCA)、(3) 法律委員会、(4) 航空運送規制パネル(ATRP)、(5) 遠隔ATS小グループ、(6) 航空交通管理オペレーション・パネル(ATMOPSP)、(7) 空港地上支援業務タスクフォース(GHTF)。

ITFは航空委員会(ANC)への参加を希望している。ANCはSARPとPANの検討および勧告を行い、理事会の採択または承認を求める。

ITF民間航空部会はすべてのICAO関連活動をITF加盟航空労組に周知することになっている。

図1: 三つの飛行関連パネル(金色)内の専門家グループ(OPs)の例



自由化と規制緩和に向けた長い道のり

1994年の第4回世界航空運送会議³におけるICAO加盟国の雰囲気は、総じて二国間システムの廃止反対というものだった。

2003年の第5回会議は重要な転換点となった。大半の加盟国が航空サービス交渉の自由化や所有と支配の規制緩和という命題を容認する方向に動いたのだ。

第5回会議で、「国際航空運送自由化のためのグローバル原則宣言」、十四の「結論」と二つの「勧告」が採択された。「勧告」の一つは航空会社の所有と支配の自由化に関するもの、もう一つは世界貿易機関(WTO)との関係を含むICAOの今後の役割についてであった。また、航空サービス協定における各国の裁量権の行使に関する七つのモデル条項が示された。

さらに、すべての議題や論点を包含する報告書に入れられる六十七の「結論」が採択された。これらの結論の一つが、「航空サービス協定テンプレート」(TASA)の概念および中身の承認であったが、一つは二国間、もう一つは地域の状況を念頭に、航空運送をめぐる各国関係のなかで活用されることを目的としている。これらの「宣言」、「勧告」、「結論」の全てにおいて、加盟国およびICAOが取るべき行動が多数言及されていた。

こうした自由化推進の流れは2006年9月にドバイで開催された、自由化に関する国際シンポジウムにも引き継がれた。

2007年9月の第36回総会もその延長上にあった。

これら二つの会議では、米国が主導した二国間のいわゆる「オープンスカイ」協定が支持され、さらには、航空運送附属書の内容をWTOの「サービスの貿易に関する一般協定」(GATS)⁴に挿入する構想まで示された。

自由化・規制緩和の促進という方針が採択されたことは、ICAOが従来の発想を大きく転換したことを意味する。

2010年の第37回総会で、「航空会社の外国資本に関する多国間条約」の草案が議論された。

2012年6月の第196回理事会の第8回会合で、改訂版のICAO「ビジョンとミッション・ステートメント」と五つの新「戦略目標」(2014年～2016年)が承認された。これら二つの文書にはICAOの新たな戦略目標が以下のように示された。

- A. 安全性:世界の民間航空の安全性を強化する。
- B. 航空キャパシティと効率性:世界の民間航空システムの能力を増強し、効率性を高める。
- C. 保安と円滑化:世界の民間航空の保安と円滑化を推進する。
- D. 航空運送の経済的発展:健全で経済的に存立可能な民間航空システムを促進する。
- E. 環境保護:民間航空活動による環境への負荷を最小化する。

戦略目標のD(航空運送の経済的発展)に関しては、ICAOはシカゴ条約第44条の目的を、ICAOが経済的規制の責任とリーダーシップをより多く引き受けるものと解釈することへの法的承認を得た。

3. ICAOはほぼ10年に1回、世界航空運送会議を開催している。

4. GATSの詳細はhttps://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm



写真: Skyler Smith/Unsplash

2013年の第6回世界航空運送会議では、これらの文書（「宣言」、「結論」、「勧告」）に基づき、各国に提供される「市場」機能を強化することで各国の自由化努力を支援すること、規制の変化に合わせてTASAの更新を継続すること、利用可能なリソースに応じて各国のために追加のトレーニングコース、地域セミナーや同様の活動を実施、推進すること、規制の動向を引き続き監視し、世界的に重要な課題について調査し、各国に政策指針と支援を提供すること、世界の航空サービス協定や自由化の事例研究等のデータベースの開発を継続することを決定した。

第6回会議の自由化推進派代表団は第5回会議以降の「成果」について熟考した。

2013年の第38回総会で、航空会社の所有と支配の自由化に向けて、国際協定に関する取り組みを開始するよう理事会に要請がなされた。

2015年6月の理事会で自由化の長期ビジョンが以下の通り採択された。

「我々ICAO加盟国は、すべてのステークホルダーと経済全体のために、国際航空運送の継続的自由化を積極的に追求することを決意する。我々はすべての国とそのステークホルダーのために最高レベルの安全・保安および公正かつ平等な機会の尊重を確保する必要性に導かれる」

2016年の第39回総会で、航空運送分野におけるICAOの方針の継続に関する決議が採択された。

航空運送分野におけるICAOの方針の継続に関する総会決議

「総会は、国際航空運送規制の政策指針策定におけるICAOの主導的役割を再確認する」

「我々は、ICAOが国際航空運送に影響を及ぼす内外の変化に対応しながら、将来の規制の仕組みを引き続き検討し、国際航空運送が直面する課題に対応するための勧告および提案を作成する必要があることを再確認する」

ここ4年間は、航空運送規制パネル（ATRP）が自由化に向けた国際協定の立案に取り組んでいる。

ICAO対GATS、TISAおよびその他の国際貿易協定

一般的に、ITFはICAOの役割を強く支持している。

航空労組は、自由化を達成するためにシカゴ条約を改正することは容易ではなく、政治的、法的な障害に直面するだろうことを知っておくべきである。

大きな困難の一つは、改正に必要なICAO内のコンセンサスのレベルだ⁵。

上述の通り、ITF加盟組合はITFの一員であることを通じて、グローバルな経済規制体制と安全規制体制とを維持、強化する必要性を自国で継続的に高めていくことが求められる。また、加盟組合の意見は、自国政府の対ICAO政策に影響力を持ち得る。ICAOの管轄外で航空産業を自由化あるいは規制緩和しようとする試みはいくつかあったが、それは特にICAOでは自由化や規制緩和の実現に必要な承認数を得られないのではないのかとの疑念が高まった時のことだった。

ICAO外で国際民間航空を自由化しようとする大きな試みの一つは1990年代に行われた。WTOの「サービス貿易一般協定」(GATS)に市場アクセスを盛り込もうとした試みである⁶。

交渉当時、互惠主義に基づく運輸権の二国間交換は、国際民間航空のニーズにかなっていると認識されていた。また、GATS体制の基本原則の一つ、すなわち最恵国待遇(MFN)原則は、二国間主義とは相容れな

いと考えられていた。MFN原則のもとでは、GATS加盟国は、他の加盟国のサービスおよびサービス提供者に対し、別の国の同種のサービスおよびサービス提供者に与える待遇よりも不利でない待遇を与えなければならない、しかもそれは即時かつ無条件に行われなければならない。

一方、現在は「新サービス貿易協定」(TISA)という新顔が登場している。サービス貿易協定(TISA)TISAの「航空運送サービスに関する附属書」は国際航空運送の六分野、すなわち、航空機修理・保守、コンピュータ予約システムサービス、航空運送サービスの販売・マーケティング、空港地上支援業務(グランドハンドリング)、空港運営サービスおよび専門航空サービスを対象としている。つまり、TISAは「GATS航空運送サービスに関する附属書」の航空サービス対象範囲を大きく超えるであろう。

国際貿易協定は密室で秘密裏に策定されるため、航空運送サービスに関する附属書に市場アクセスを盛り込ませた新貿易協定がいつ発表されてもおかしくない。

ITF民間航空部会書記局とITF加盟航空労組は警戒を怠らないようにしなければならない。

GATS、TISAその他類似の国際協定に対するITFの主な懸念は、責任の移管によって経済規制機能と安全・保安規制機能とのつながりが遮断されることによる影響である。ITFは、ICAOを通じて安全規制と経済規制との間に有機的なつながりが存在しなければならないと考えている。

5. シカゴ条約第94条(a)項は「この条約の改正案は、総会の3分の2の投票によって承認されなければならない、また、総会が定める数の締約国が批准した時に、その改正を批准した国について効力を生ずる。総会が定める数は、締約国の総数の3分の2未満であってはならない」と定めている。

6. この試みは未遂に終わっており、現在の「GATS航空運送サービスに関する附属書」は3つのいわゆる“ソフトな”権利:航空機修理・保守、航空運送の販売・マーケティングおよびコンピュータ予約システム(CRS)サービスを対象としている。

ICAOと国連持続可能な開発目標 (SDGs)

国連SDG		ICAOの戦略的目的*				
		安全	能力/効率性	セキュリティ/ 円滑化	経済	環境
1	あらゆる場所で、あらゆる形態の貧困に終止符を打つ					
2	飢餓をなくし、食料安全保障と栄養状態の改善を達成し、持続可能な農業を促進する					
3	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する					
4	すべての人々に包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する					
5	ジェンダーの平等を達成し、すべての女性と女児のエンパワーメントを図る					
6	すべての人々に水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する					
7	すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する					
8	すべての人々のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワークを推進する					
9	レジリエントなインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を促進するとともに、技術革新を育成する					
10	国内および国家間の格差を是正する					
11	都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする					
12	持続可能な消費と生産のパターンを確保する					
13	気候変動とその影響に立ち向かうため、排出量の規制と再生可能エネルギーの進展により緊急対策を取る					
14	海洋と海洋資源の保全と持続可能な利用をはかり、持続可能な開発を目指す					
15	陸上生態系の保護・回復・持続可能な利用を促進し、森林を持続可能な形で管理し、砂漠化と闘い、土地劣化を阻止・逆転させ、生物多様性損失を阻止する					
16	持続可能な開発に向けて平和で包摂的な社会を促進し、すべての人に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任を果たす包摂的な制度を構築する					
17	持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、持続可能な開発のためのグローバル・パートナーシップを活性化する					



ICAOの戦略的目的は、17の国連持続可能な開発目標 (SDGs) のうち15と強く結びついている。ICAOは、これらの目標の関連ターゲットの達成を支援するために、国家や他の国連機関と密接に協力しながら全力で取り組むことに完全にコミットしている。

ICAOは「SDGs指標に関する機関間・専門家グループ」の正式オブザーバーでもあり、「2030アジェンダ」のSDGグローバル指標9.1.2「旅客と貨物量 (交通手段別)」の担当国際機関でもある。「2030アジェンダ」や、必要に応じて他の開発枠組みをモニタリングする取り組みに継続的に寄与している。

付託されたSDGsの要素をカバーする文書がカテゴリーごとに存在する。

ICAO事務局が自由化と規制緩和のアジェンダに基づき、SDGsに関して重点を置いているのは、投資の増加、インフラ開発、航空産業の確実な急成長である。残念ながら、ICAO事務局はSDGs目標8に関して十分に強い立場を取っていないと我々は考えている。従って、この姿勢を変えさせるために、妥当で説得力のあるエビデンスを示さなければならない。

「トリクルダウン理論」により、すべての人々に良い結果がもたらせるとの暗黙の了解がなされている。ITF・ICAOワーキンググループは、ICAOに対して、SDGs目標8の各ターゲットにもっと注目するよう

求めている。このようなバランスのとれたアプローチをとらなければ、急成長は不平等を生み出したり、悪化させたりする可能性があるからだ。SDGsは、持続的、包摂的かつ持続可能な成長を想定している。

また、SDGs目標8のターゲットはILOの目標と密接に関連している。目標8の「すべての人々のための生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク」という文言は、ILOのディーセント・ワークのアジェンダから来ている。すべての男女のための包摂的成長とディーセント・ワークはSDGs目標8の社会的側面であり、この側面の進捗は、社会内部における平等、公正および正義の観点から測定される。証拠が示唆しているのは、ほとんどの国がこの点に関してまだ未道半ばであるということだ。

こうしたバランスの取れた包括的なアプローチは非常に重要である。目標8のターゲットと他の目標のターゲットとの間には動的な相関関係があり、また、目標8は2030アジェンダの中心に位置しているからである。すなわち、持続可能な開発の経済的、社会的、環境的側面は他の多くの目標と密接に関連している。つまり、目標8の進捗がなければ、他の目標の進捗も阻害される。

これらのことから、我々はICAO事務局や各国のICAO代表に対して、ILOには豊富な知識と経験があり、これらのリソースを活用することを求めていく。

ICAOと気候変動

国際エネルギー機関 (IEA) によると、民間航空産業は全世界の人為的なCO2排出量の3%を占めており、この数字は2050年までに5~9%に上昇すると見込まれている。

2013年、欧州連合 (EU) は排出量抑制のために、国際航空部門を排出量取引制度に追加した。EU域内と域外を結ぶ航空便も対象とされたため、業界は激しく抵抗し、ICAOが妥協点を見出そうと、「国際民間航空のためのカーボン・オフセット及び削減スキーム」 (CORSIA)⁷ を創設した。

CORSIAは、気温上昇を2°C未満に抑える目標の下にすべての産業に緊急対策を求めている国連パリ気候協定 (PA) と歩調を合わせようとしている。

2021年に開始されたが、義務化は2027年からだ。

しかし、他にも、CORSIAには環境保全への重大な懸念がある。

まず、航空部門の排出量の約3分の1を占める国内便が除外されている。

第二に、航空会社は主に、最新鋭のエンジン搭載、空力特性の改良、装備品の軽量化 (重いパイロットマニュアルの代わりにタブレット端末を利用することも含まれる) を実現した新世代型のクリーンな機材に依存しており、これ以上の対策を講じることを望んでいないと思われる。ICAOは航空会社の最終利益が損なわれる対策は講じるつもりはないのではないかとITFは推測している。これこそ、CORSIAが排出量相殺以上の意欲に欠けている理由だ。

第三に、航空会社が購入できるカーボン・オフセットは効果がないとの辛辣な意見がある。定評ある二つのシンクタンク、すなわちニュー・クライメート・インスティテュートとストックホルム環境研究所の2019年9月の報告書 によれば、CORSIAの潜在的なオフセットの80%は気候に対して何ら追加的な便益をもたらさない可能性が高いという。ICAOはこの報告書を受けて、意味のないオフセットを制限したが、多くの人がそれだけでは十分でないと考えている。

最後に、ほとんどのプライベート・ジェット機がCORSIAから除外されており、その排出量の大半が無規制となっている。プライベート・ジェット機は汚染度が高い。そればかりか、世界の多くの国で通常の航空会社よりも有利な税制措置を受けている。その環境面への影響は深大だ。例えば、カーボン・オフセット関連会社のテラパス社によれば、ロンドン~パリ間を小型ジェット機で飛行した場合の乗客一人当たりの炭素排出量は定期航空便の十倍である。

7. CORSIAに関する合意では、参加者に2020年の排出量水準を維持すべくカーボン・ニュートラル成長の達成を約束させるグローバルなカーボン・オフセット・スキームを設立することになった。CORSIAは、航空会社に対し2020年の排出量水準を上回る排出量増加分を相殺するためオフセット・クレジットを購入するよう要求するカーボン・オフセット・スキームである。



写真: Markus Winkler/Unsplash

各国に対するITFの主張

ICAO、およびGATS、TiSAまたは航空運送を全面的または部分的に対象とするその他の国際貿易協定に対し、ITFは以下を主張する。

- 各国は、国や路線毎のケースバイケースの決定に基づいて、運輸権の行使と市場アクセスを積極的に管理する政策を持つべきである。
- 各国は、自らの選択とペースで自由化を追求すべきである。
- 「オープンスカイ」協定の延長やその他の市場アクセス自由化措置には、反競争的行為を防止する実効性のある措置を伴わせる必要がある。
- 各国は、運輸権に関する政策を決定するにあたり、互惠主義、便益のバランスおよび公共の利益の保護に十分注意を払うべきである。
- ICAOは常に経済的規制に関して主導的役割を果たすべきである。
- 各国とICAOは、自らが締結する、国連持続可能な開発目標(SDGs)を追求する協定に社会的・人的要素を盛り込むべきである。

航空労組のためのチェックリスト

ITFのICAO関連活動への参加を支援、奨励するためのチェックリスト

- ❑ ICAO関連活動の担当者を任命する。
- ❑ ITF民間航空部会書記局が送付するICAO関連の回状やEメールを注意深く読む。
- ❑ ICAO会議の自国政府代表が誰かを把握し、氏名、Eメールアドレス、電話番号その他の連絡先を調べる。ICAO事務局と連絡を取った場合、連絡内容をITF民間航空部会書記局に共有する。
- ❑ ITF民間航空部会書記局から自国政府および自国のICAO代表に定型書簡の送付を依頼された場合は、速やかに送付する。
- ❑ ITF民間航空部会書記局から自国政府および自国のICAO代表に定型書簡の送付を依頼された場合は、速やかに送付する。
- ❑ 可能な場合は、ICAO主要行事への自国政府代表団のメンバーとなるよう努める。
- ❑ ITFのICAO会議派遣団に加わる。ICAO会議での主な仕事は、自国政府へのロビー活動であることを念頭に置いておく。この観点から派遣団のメンバーを選ぶ。
- ❑ ITFのICAO関連活動の情報を組合のウェブサイトや機関誌・紙に掲載するよう所属組合に要請する。
- ❑ 所属組合とその組合員にITFのICAO関連活動の最新情報を伝える。
- ❑ 自国政府と会合を持った場合は、ITF民間航空部会書記局に情報提供する。
- ❑ 可能な場合は、自分の地域のICAO地域事務所の活動に参加する。
- ❑ 質問や追加の情報が必要な場合は、遠慮なくITF民間航空部会書記局に問い合わせる。

ITFのICAO関連活動

航空の「便宜置籍 (FOC)」に警告

2014年7月10日発信

3月17日にモントリオールで始まる第6回ICAO航空運送会議で、航空の「便宜置籍 (FOC)」拡大に警告を発する。

航空の「便宜置籍 (FOC)」に警鐘を鳴らす

2014年7月17日発信

3月17日にモントリオールで始まる第6回ICAO航空運送会議で、航空の「便宜置籍」拡大に警告を発する。

ITF加盟民間航空労組が「重要問題」についてロビーイング

2014年7月21日

世界各国のITF加盟民間航空労組がICAO総会に向けて、労働者や民間航空産業の課題について自国政府にロビーイングを実施している。

新ICAOガイドラインはITFの運動の「大きな成果」

2016年2月24日発信

機内の空気の質の安全確保を求める運動を長年続けてきたITFは、ICAOが煙発生に関する教育、訓練、報告のガイドラインを新たに作成したことを歓迎した。

ICAO連絡事務所を開設

2018年5月9日発信

ITFは民間航空部門の中で存在感を高めるというコミットメントを確固たるものとした。

世界航空サミットの中心にいるITF

2019年9月25日

ITFは第40回ICAO総会に代表団を派遣し、国際航空運送の最高位の規制機関であるICAOに航空労働者の代表として影響力を行使した。

付録X—2019年～2022年のICAO理事国

2019年ICAO総会において193の加盟国から選出された36の理事国は次のとおり。

パートI：航空運送において最も重要な国

オーストラリア、ブラジル、カナダ、中国、フランス、ドイツ、イタリア、日本、ロシア、英国、米国

パートII：国際民間航空のための施設の設置に最大の貢献をする国

アルゼンチン、コロンビア、エジプト、フィンランド*、インド、メキシコ、オランダ*、ナイジェリア、サウジアラビア、シンガポール、南アフリカ、スペイン

パートIII：世界の各地域が確実に代表されるために選出される国

コスタリカ*、コートジボワール*、ドミニカ共和国*、赤道ギニア*、ギリシャ*、マレーシア、パラグアイ*、ペルー*、韓国、スーダン*、チュニジア*、アラブ首長国連邦、ザンビア*

* 2019年に新しく理事になった国

付録XY—ICAO地域事務所

- ・ タイ・バンコク(アジア太平洋事務所)
- ・ エジプト・カイロ(中東事務所)
- ・ セネガル・ダカール(西部・中部アフリカ事務所)
- ・ ペルー・リマ(南米事務所)
- ・ メキシコ・メキシコシティ(北米・中米・カリブ海事務所)
- ・ ケニア・ナイロビ(東部・南部アフリカ事務所)
- ・ フランス・パリ(欧州・北大西洋事務所)

付録XZ：ロビー活動の基本

自国のICAO代表や民間航空政策立案者にロビー活動を行いまた直接連絡を取ることは、我々の継続的な政策提言活動において極めて重要な要素だ。各国レベルのロビー活動は望ましい政策変更を自国減するために非常に重要だ。

まず念頭に置くべきは、最も説得力あるロビー活動は、議論すべき課題について自国の官僚またはそのスタッフと対面で話し合うことである。

ロビー活動によって自国の航空担当官僚と関係を構築すれば、労働者のニーズや懸念を教育することができる。またロビー活動は、ネットワークの構築、基盤の構築、メディアへの働きかけといった3つの戦略を補完するもので、政策提言活動を成功へと導く。

会合では、自分のメッセージと最終的に「何を求めるのか」を明確にすべきである。そのため、ITF民間航空部会は「航空労組向け国内ロビー活動ガイドライン」を作成した。これを注意深く読んでいただきたい。また、ガイドラインにあるように、ITF民間航空部会書記局は、随時このガイドラインを更新していく。

航空労組向け国内ロビー活動ガイドライン

このガイドラインの目的は、国際民間航空機関（ICAO）による航空運送のさらなる自由化に対し、自国政府に向けてロビー活動をしたと考えているITF民間航空部会加盟組合をサポートすることにある。

ICAOの航空運送規制パネル（ATRP）が国際航空運送への経済規制主要分野に関するさらなる自由化、例えば市場アクセスや航空機の所有権・管理の自由化などについて提案書を提示した際には、ITF民間航空部会はその文書に焦点を絞った新たなガイドラインを作成する。

2013年3月に開催された第6回ICAO航空運送会議では、国際航空運送の経済的規制に関する主要分野で重要な結論が採択された。具体的には、市場アクセス、航空機の所有・管理の自由化、公正な競争および消費者の権利などである。

それら結論は、2013年9月～10月に開催されたICAOの活動計画に関する総会の決定にも反映されている。

何が起きているのか？

航空運送会議終了後、ICAOは次の課題に関して結果を出すことが期待されている。

- ・ 市場アクセス自由化のための「長期ビジョン」を採択する（多国間協定の策定を含む）。
- ・ 航空機の所有・管理の自由化のための多国間協定を進展させる。
- ・ 航空運送会議で「国際航空サービスの運営における重要な一般原則」であると確認された公正な競争に関するガイダンス・ルールを更新する。
- ・ 消費者保護に関する基本原則を策定する。

ITFは、こうした主要分野での進展は、国際航空運送のグローバルな経済規制枠組みのさらなる発展に寄与し得ると考える。一方、労働者を含むすべてのステークホルダーの意見は十分考慮されるべきである。社会権および労働権の尊重はこのプロセスにおいて不可欠だ。最近のICAOの会議および総会において、この点が非常に明確に強調された。

ITFの立場

経験：海事部門では、船舶・船団は、安全や労働に関する基準や条件のための費用が安く、安全監督・検査体制が不十分な（海事の伝統がない内陸国を含む）

国に、「船籍を変えること」ができる。「船籍離脱」の一般的な動機は、コスト削減（労働者に支払う賃金・手当が安いことを含む）と、当該船舶・船団の受益所有国からの管理、規制を回避することである。

便宜置籍（FOC）：航空産業への「便宜置籍」の導入に懸念を表明したり、グローバル化する航空運送事業者や多国籍企業に対して国ごとの規制で実効的な安全や監督が施せるのかという疑問を呈したりしているのはITFばかりではない。規制が緩和された環境においては、より多くの航空機の置籍を求める国の中で歯止めが効かない底辺への「競争」が繰り広げられるからだ。

持続可能性：航空会社はこの規制緩和された新たな環境を利用して、現地あるいは母国の規制・監督を受けるかどうかを創造的に選択し、民間航空産業をソーシャルダンピング、安全性のダンピング、監督体制の緩和というリスクにさらしている。このため、航空産業の持続可能性はもはや危機に瀕しており、混乱と共に、このような使用者の戦術に対する労働者の抵抗が増している。

国際労働機関（ILO）：ITFは、より良い道があると信じている。航空自由化と規制緩和が急速に進んだ今こそ、社会および事業者に必要なかつ安全なサービスを提供できる健全な民間航空産業と、従業員に公正かつ受け入れ可能な労働条件を確保する民間航空産業とを組み合わせる新たなアプローチを採用する時である。社会的事項に関しては、国家間あるいはビジネスモデル間で競争が行われるべきではないという原則についてグローバルな合意を形成すべきである。そのため、ICAOは他の国連専門機関、特にILOと相互の関心事項について協力していく必要がある。このような協力は既に、2013年2月20日～22日に開催された「ILOグローバル対話フォーラム：民間航空産業に及ぼすグローバル経済危機の影響」で始まっている。

我々は何を要求しているのか？

航空運送委員会（ATC）などの関連ICAO機関は、フォローアップを実施する一方、「労働における基本的原則および権利に関するILO宣言」（1998年）に関する勧告を採択すべきである。このステップを踏まないまま、さらなる自由化を進めるべきではない。このことは、公正な競争の確保およびソーシャルダンピングへの対応という観点から、極めて重要なことである。



ご意見やご提案は civiaviation@itf.org.uk までお寄せください。

貴組合の国内ロビー活動についてお知らせください。また、ITFにお手伝いできることがあればご連絡下さい。