

IATA 運賃協定等に対する独占禁止法の適用除外制度について

平成20年12月4日
社団法人航空貨物運送協会

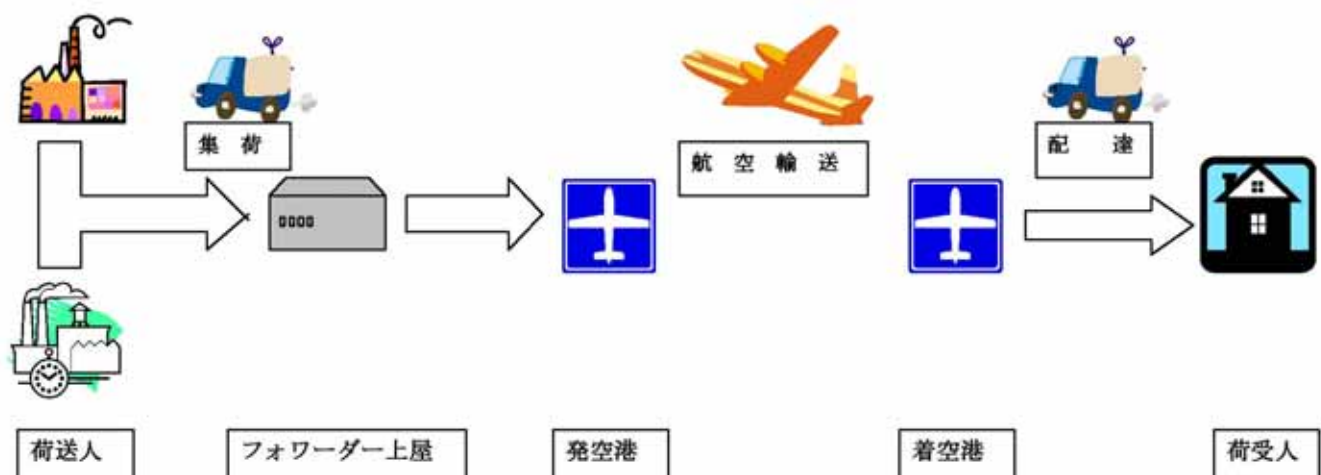
1 航空貨物輸送における航空フォワーダーの役割について

- (1) 当協会は、航空貨物利用運送事業者（航空フォワーダー）で構成される社団法人であり、会員数は約130、うち国際航空貨物利用運送に携わっているもの約80である。国際郵便を除くわが国の国際航空貨物のほとんどを当協会会員が取り扱っている。
- (2) 航空フォワーダーは、取扱い航空貨物のほとんどについて、自ら荷主と直接運送契約を結び混載貨物に仕立てて航空の利用運送を行い、ドア・ツー・ドアの一貫輸送を行っている。
また、航空フォワーダーは、IATAを通じ、IATA加盟の航空会社と代理店契約を結んでいる。

航空フォワーダーとは

航空フォワーダー → 混載貨物のドア・ツー・ドアの輸送サービスを提供

(第2種利用航空運送事業)



2 IATA運賃について

- (1) IATA運賃は、連帯運送の安定的な確保等を図るための国際的な枠組みとして引き続き有用である。
- (2) 10月1日から相手国の独占禁止法が新たに適用されることとなった日本発欧州向け・日本発豪州向け路線の現状を見ると、独占禁止法の適用除外制度がなくなったことに伴い事務が著しく煩雑化し迅速かつ正確な実務の実行に支障を来たすなど実務上の不都合が生じており、迅速性と正確性が求められる航空貨物運送にとって、看過できない事態となっている。
- (3) 従って、国際航空貨物輸送の円滑な実施を確保するため、IATA運賃に対する独占禁止法の適用除外制度を維持し、引き続きIATA運賃の適用を可能とする必要がある。
- (4) なお、上記日本発ヨーロッパ向け・日本発豪州向け路線における航空貨物輸送の実態を十分把握した上で結論を出す必要がある。

(注) IATA運賃について独占禁止法の適用除外がなくなることに伴う実務上の不都合について

- ・ 世界中の数多くの航空会社について各社ごとに異なる運賃を仕向け地ごとに正確に管理し誤りなく航空運送状に入力する必要があるが生じるが、これは実務面で極めて大きな負担となり、航空貨物サービスの迅速性・正確性を減殺させ、質的低下をもたらす可能性がある。
- ・ システムの改修により対応しようとする場合には、多額の改修費用を要するとともに、システムへの複雑な入力作業が新たな事務として発生する。システムの改修を行わず手作業により対応しようとする場合には、複雑な入力作業が新たに必要となるばかりでなく、ミスの発生原因となる。

3 IATAルールについて

- (1) 国際航空貨物輸送にとっては迅速性と高度な品質の確保が重要であるが、利用者利便を増進し国際航空貨物輸送の特性を発揮させるためには、航空会社、利用者の双方にとって統一的なルールの存在が不可欠である。
- (2) 現行のIATAルールは世界的に適用可能な統一ルールとしての役割・機能を果たしているので、引き続きIATAルールの適用を可能とするため、IATAルールに対する独占禁止法の適用除外制度を堅持する必要がある。
- (3) これまで表明された意見の中には、IATAルールは独占禁止法に抵触しないので独占禁止法の適用除外制度を維持する必要がないのではないかと意見もあったが、現行のIATAルールの中には容積重量換算率、生動物、貴重品等に対する割り増し運賃率等国際航空貨物輸送にとって大変重要なルールであって独占禁止法に抵触するおそれがあるものが含まれているので、独占禁止法の適用を除外しない限り現行のIATAルールの維持はできないものと考える。
- (4) 10月1日から相手国の独占禁止法が新たに適用されることとなった日本発欧州向け・日本発豪州向け路線の現状を見ると、フォワーダーにとっては、航空会社ごとのルールを確認する作業が新たに発生するなど独占禁止法の適用除外制度がなくなったことに伴い事務が煩雑化するなど実務上の不都合が生じており、迅速性と正確性が求められる航空貨物輸送にとって、看過できない事態となっている。
- (5) なお、上記日本発ヨーロッパ向け・日本発豪州向け航空貨物輸送の実態を十分把握した上で結論を出す必要がある。

- (注) IATAルールについて独占禁止法の適用除外がなくなることに伴う実務上の不都合について
- ・ 世界中の数多くの航空会社について各社ごとに異なるルールを正確に把握・管理する必要が生じるが、これは実務面で極めて大きな負担となる。
 - ・ ルールをその都度確認しなければならず、顧客に対する迅速・正確なルールの説明にも支障を来たすことになりかねない。
 - ・ 容積重量換算率など基本的なルールが異なると、運賃を基準とした航空会社間の競争力の判定に支障を来たすおそれがある。

4 IATA代理店規則について

- (1) 現行のIATA代理店規則には、代理店/フォワーダーにとって極めて不利なくつかの条項が含まれており、公正な取引の観点から問題があるので、IATA（航空会社）と代理店/フォワーダーとの間の公正な取引を確保し得るようIATA代理店規則を改正する必要がある。
- (2) ヨーロッパ、カナダ等では、国際航空貨物輸送に果たしている代理店/フォワーダーの役割を再評価し、航空会社と代理店/フォワーダーとの対等な関係を構築するなどのため、EUのEACP(European Air Cargo Programme)のように、IATA代理店規則に代わる新たなルールの制定が行われている。
- (3) わが国においても、これらを例として、フォワーダーと航空会社とが対等な立場で意志決定に参加する仕組みを構築する必要がある。
- (4) 新たな仕組みを構築するまでの間は、IATA代理店規則については独占禁止法の適用除外制度を維持し、新たな仕組みの構築が行われた時点で改めて独占禁止法の適用除外の可否について検討することとすべきである。

(注)(1) 現行のIATA代理店規則の問題点

- ・ 代理店契約は、二百数十社を代表するIATA事務局長と個々の代理店/フォワーダーとの間で締結されることになっており、契約内容に不満があっても實際上、交渉の余地がない。
- ・ 代理店規則の改定・運用は、IATA側の一方的な決定で行われており、代理店/フォワーダーの意見は全く取り入れられていない(IATAからの一方的な事後通告があるのみ)。
- ・ 現状にそぐわない信用保証の仕組みが温存されている。

(2) EACPと現行のIATA代理店規則との主要な相違点

- ・ EACPは、航空会社とフォワーダーの代表により共同で管理される。
- ・ 現在ある銀行保証や保証金制度は廃止され、IATA貨物産業信用保証制度が導入される。