

国際運輸労連 (ITF)
第 43 回世界大会
2014 年 8 月 10 日～16 日 (ソフィア)
大会決議

| | |
|---|----|
| 第1号決議: 人権および労働組合権 | 3 |
| 第 2 号決議:安全で衛生的な職場環境を含む基本的な組合権および民主主義的権利の尊重と遵守の実践をスワジランド政府に求める | 6 |
| 第3号決議: チリにおける結社の自由、団体交渉、企業間組合 | 8 |
| 第4号決議: ベネズエラ・ボリバル共和国の交通労働者との連帯 | 10 |
| 第5号決議: キューバ国民への連帯 | 12 |
| 第6号決議: アルゼンチンの経済を阻害するバルチャーファンド(ハゲタカ・ファンド)の行動を非難する | 13 |
| 第7号決議: 世界平和 | 15 |
| 第8号決議: パレスチナ | 16 |
| 第9号決議: 環大西洋貿易投資パートナーシップ(TTIP)に関する ITF の見解 | 18 |
| 第 10 号決議: 特に航空部門における反労組の湾岸諸国に対する国際キャンペーン | 20 |
| 第 11 号決議: ITF の「私たちの公共交通」キャンペーンの促進 | 21 |
| 第 12 号決議: 女性に対する暴力 | 23 |
| 第 13 号決議: 青年労働者の活動 | 25 |
| 第 14 号決議: ギリシア人船員の基本的権利に対する攻撃 | 27 |
| 第 15 号決議: 船内の業務、疲労、配乗 | 28 |
| 第 16 号決議: 船員の公正な処遇 | 30 |
| 第 17 号決議: 雇用詐欺 | 32 |
| 第 18 号決議: 欧州の海運 | 33 |
| 第 19 号決議: 特にパキスタンに関する商船の危機 | 35 |
| 第 20 号決議: チリ国際船籍 | 37 |
| 第 21 号決議: 内陸水運労働者のための ILO 条約 | 38 |
| 第 22 号決議: 漁業産業 | 39 |
| 第 23 号決議: 新自由主義的鉄道政策 | 41 |

| | |
|---------------------------|----|
| 第 24 号決議: メキシコシティの交通運輸と移動 | 43 |
| 第 25 号決議: 日本航空による不当解雇 | 45 |
| 第 26 号決議: MH17 後の航空の安全と保安 | 47 |
| 第 27 号決議: マレーシア航空 | 49 |

第 1 号決議：人権および労働組合権

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 国際運輸労連（ITF）は、規約上、「民主主義と自由の擁護」のために闘い、国際労働機関（ILO）の目的と理念に全面的に賛同すると謳っていることを想起し、
2. ILO 条約、特に、結社の自由と団結権の保護に関する第 87 号条約および団結権と団体交渉権に関する第 98 号が、労働組合権を支持していることを認識し、
3. さらに、労働組合権は「経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約」、「市民的および政治的権利に関する国際規約」、「欧州人権条約」、「アフリカ人権憲章」、「米州人権条約」等の国際および地域の法律文書で保護されていることを認識し、
4. 労働組合権は人権であると世界人権宣言で謳われており、労働組合権の尊重は民主主義の基本的条件であると確信し、
5. 人権は、普遍的かつ不可侵、不可分の権利であり、ジェンダー、国籍、人種や皮膚の色、年齢、性的嗜好、身体障害または信念に基づく差別なしに全ての人に適用されなければならないと考え、
6. 全ての労働組合権の完全行使は、全労働者の基本的権利であるとともに、交通運輸労働者の雇用条件および福利、また、交通運輸労働者と利用者の安全の向上のための必須要件であることを確認し、
7. スト権のない団体交渉は団体で懇願するだけになりかねず、また、意義ある団体交渉の浸食は、大勢の労働者に最低限の賃金を払う一方、自分たちには最大限の富を抽出する権限を使用者に与えることとなり、民主主義自体の存続に多大な危険を及ぼすものと確信し、
8. 2014 年 5 月の国際労働組合総連合（ITUC）の大会で発表された世界の権利指標は、この一年間で少なくとも 35 か国の政府が、民主的な権利、適正な賃金、より安全な労働条件、安定雇用の要求を拒否する戦術として、労働者を逮捕、投獄したり、少なくとも 9 か国で、労働者を脅すための労働者の殺害や行方不明が一般的に発生していたり、少なくとも 53 か国で、労働条件向上のための交渉を試みた労働者が解雇されたり停職処分を受けたり、少なくとも 87 か国の法律や慣行によって、一定の職種労働者がスト権を奪われたりしていることを明らかにしていることを認識し、

9. ITF が交通運輸産業における人権・労働組合権の侵害を監視したところ、権利に対する攻撃は特に交通運輸労働者において深刻であり、この傾向は、資本や、より多くの収益に対する飽くなき欲求、交通運輸に従事する人々の権利よりも人や貨物の自由な移動を擁護する政府の動向と関連していることに留意し、
10. さらに、都市交通労働者を含む（ただしこれに限定されない）交通運輸労働者は、スト権の全面禁止、あるいはスト権を著しく制限する、公共業務、不可欠業務、最低業務要件によって、スト権をますます剥奪されている労働者グループの一つであることに留意し、
11. 大手企業・金融機関およびそれらに与する政府や政府機関等の政治的、組織的同調者が、メディアと共謀して、特に 2007 年～2008 年の世界金融危機の開始以来、労働組合権を擁護・拡大するための自由かつ民主的な労働組合の取り組みを攻撃、阻止したり、いくつかのケースにおいては、労働組合の活動を「過激派」「非合法」と称して、集団的な攻撃を加えたりする国際あるいは国レベルの運動を強化していることを考慮し、
12. 世界銀行が最近発行した報告書「ビジネス環境の現状（Doing Business）」は、労働基準の切り下げは各国政府が目指すべきものという考え方に同意していることに留意し、
13. 使用者は、反労組専門の弁護士事務所やコンサルタントの活用から、労働者の代表組織を弱体化させるための御用組合や偽の組合の設立に至るまで、労働組合権や労働組合の活動を制限するための活発な戦術をますます用いるようになっていくことを認識し、
14. 主に ITF が訴えられたバイキング訴訟の 2007 年の欧州裁判所の判決後、世界中、特に、EU 域内において、労働組合権に対する司法の攻撃が増えていることに留意し、
15. 国際使用者連盟（IOE）が、結社の自由、団体交渉、ILO で長年確立しているスト権等の諸権利に対して、イデオロギーに基づく攻撃を行っていることを非難し、
16. 最近、ギリシャ、ボリビア、チリ、オーストラリア等の国で、特に公共および民間部門の交通運輸労働者のスト権を制限する国内法規が採択されたり、不当な最低業務法や不可欠業務規則が強行されたり、交渉のしくみが細分化されたり、罰金や投獄の脅しを通じて労働組合を無力化させるための口実として、労働組合に対する政府の調査機関や委員会の設立が行われていることを懸念を持って留意し、

17. イラン、韓国、トルコ、ホンジュラス、スワジランド、フィリピン等の国の ITF 加盟組合が、組合役員の解雇、拘留、逮捕から、組合の敷地内への立ち入り、組合の所有物の押収、殴打、暴力、嫌がらせ、長期投獄、殺害にいたるまで、種々の組合活動に対する介入に直面していることを嫌悪し、
18. カタールやアラブ首長国連邦等の国で交通運輸労働者の基本的な労働組合権が完全に否定され続けていることを嘆き、
19. これらの国の ITF 加盟組合が抑圧に直面しながらも、勇気を持って労働組合権を擁護していることを称えるとともに、これらの権利は我々労働組合運動における歴史的戦士の存在なしにはあり得なかったことを想起し、
20. ITF に以下を要請する。
 - 交通運輸産業およびその他の産業におけるスト権を含む労働組合権の擁護を 2014 年～2018 年の ITF 活動計画にしっかりと加えること。
 - 加盟組織、ITUC、他の国際産別組織（GUF）、関連 NGO と協力して、普遍的かつ保障された労働組合権のための闘い、維持、促進のために活動し、交通運輸労働者の戦略的役割が労働組合権をめぐる国際活動にとって不可欠な一部であるとしっかり理解されるようにすること。
 - 特に、国、使用者、世銀グループ、国際金融機関（IMF）、地域開発銀行、世界貿易機関（WTO）、国際自由貿易協定の締結国に対して、労働組合権に関する一貫した国際方針の意義ある認識・適用を要求すること。
 - 紛争中の組合や、基本的権利が脅かされたり、尊重されなかったり、使用者、政府、政府機関やその同調者が主導するネガティブキャンペーンの対象とされている組合に対して、時宜にかなった連帯や強力な支援を差し伸べることにコミットすること。

第2号決議：安全で衛生的な職場環境を含む基本的な組合権および民主主義的権利の尊重と遵守の実践をスワジランド政府に求める

2014年8月10～16日にソフィア(ブルガリア)で開催された第43回ITF世界大会は、

1. スワジランドで絶対君主制が樹立されたことにより、スワジランド国民は世界にも類を見ない最も独裁的かつ反民主的な政権を押し付けられていることを認識する。このような形態の政府は集会を開く権利、政府への代表者を選出する権利など、国民の基本的な民主主義的権利と保護を拒否するものである。最近実施された議会選挙は国際基準を満たしていないため、国民からは相手にされていない。
2. スワジランド政府が数えきれない事例において、基本的な労働者の権利や国際労働基準を蹂躪してきたことが判明していることに留意し、
3. 合法的な組合の抗議運動が警察からの嫌がらせ、暴行、逮捕の対象となっていることに留意する。2012年7月に逮捕されたスワジランド運輸合同労組(STAWU)のバジル・スワラ法律部長は2014年2月にITFが視察団を送った後にやっと釈放された。
4. さらに、政府が労働ナショナルセンターのスワジランド労働組合会議(TUCOSWA)の登録を取り消し、労働者の結社の自由権を拒否している点に留意し、
5. 2011年のスワジランドのHIV/エイズ感染率は26%と世界でも有数の高さであり、この影響を最も受けているのは労働者、とりわけバス運転手やトラック運転手などの路面運輸労働者であることに留意し、
6. ITF、ILO、ITUC、南部アフリカ開発機構(SADC)、アフリカ連合(AU)、EU、国連、アムネスティ・インターナショナル、英連邦など複数の国際機関がスワジランドにおける人権と労働組合権の侵害について報告していることに留意し、
7. ITFがスワジランドの当局に労働権の侵害をやめるよう求めるいくつかの決議を採択したことに留意する。例えば、2012年7月24-25日に南アフリカのダーバンで開催されたITFアフリカ路面運輸部会総会、2012年11月12-13日にカナダのトロントで開催されたITF路面部会総会、2013年9月22-27日にアジスアベバで開催されたITFアフリカ地域総会などで決議が採択された。
8. ITFが2014年2月にハイレベルの視察団を派遣したことが、実際にバジル・スワラの釈放につながったことを祝し、
9. 今世界大会はスワジランド政府に以下を求める：
 - 合法的な組合活動に参加した組合員に対する嫌がらせをやめる。

- 団結権を含む労働者の結社の自由、団体交渉権、自由に組合の指導者を選ぶ権利を全面的に認める。さらに、政府は採択した全てのILO条約を尊重するべきだ。
- スワジランド労働組合会議(TUCOSWA)を全面的に承認し、労働ナショナルセンターの結成や運営へ政府の関与を止める。ナショナルセンターはILO基準に従って権利を享受できてしかるべきだ。
- 独立系の政党などの民主主義的な組織に自由な運営を認め、自由かつ民主主義的な選挙を実施する。

10. 今世界大会はITFに以下を求める:

- 国民の侵すことのできない基本的民主主義的権利を激しく侵害している責任をスワジランド政府に追及するため、ILO、SADC、AU、EU、国連など、地域または世界レベルの人権団体やそのほかの関係団体と連絡を取り合う。
- 劣悪な安全、衛生、環境条件に関する問題を関連の国際または地域の環境団体や安全団体に提起する。
- 基準順守が融資の条件になるべき場合には、安全衛生や環境基準の問題を世界銀行、アフリカ開発銀行などの機関に提起する。
- この問題に関して、交運労働者の殉職をなくすという唯一の目的のために、スワジランドの交通運輸労働者とその使用者が意識を向上できるような、実際に実行可能なプログラムを作成することを検討する。

第3号決議：チリにおける結社の自由、団体交渉、企業間組合

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. チリが、結社の自由と団体交渉に関するILO第87号条約および98号条約を1989年2月1日に批准していながら、これらを遵守していないことに留意する。これは、交通運輸労働者を含む多くの労働者が不安定な労働条件に苦しんでいるだけでなく、チリの法律が実質的に企業間組合の団体交渉を禁じており、代わりに、大手の組合ほど力が強くない小規模組合の設立を奨励しているからである。
2. さらに、企業は、組合が交渉で勝ち取った利益を、組合員であるか否かにかかわらず、全ての従業員に付与することが許されており、従業員は組合に加入したり、組合費を払ったりせずに、組合員が勝ち取った利益を享受できるため、このことが、組合非加入を促す不当なインセンティブとなっている。さらに、このような状況は、経営が、労働者に理不尽な圧力をかけたり、組合に加入しないように積極的に促したり、組合に加入した労働者に罰則を与えることを奨励している。
3. スト権は、歪曲的・制限的な基準・手続きによって、また、使用者がスト権を行使した労働者を入れ替える等の様々な措置を講じることを許す法規によって、侵害されている。当該法は、使用者が企業間組合の認知・交渉を拒否し、非代表的な労働者団体と交渉することを認めている。
4. 同様に懸念されるのが、このような労働組合の弱体化によって、使用者が、労働者が歴史的に勝ち取ってきたが、労働法では保障されていない権利・利益を取り除くことが可能になっている点である。
5. 企業間組合による団体交渉の実質的禁止を原因とする労働組合の細分化、結社の自由を侵害した使用者に対する効果的かつ明確な制裁の欠如、労働者の入れ替えを含むスト権の制限、非民主的な時代に公布された労働法を原因とする、歴史的な権利に対する無差別な攻撃は、ILOの原則に反するとともに、チリ的发展と社会正義に貢献することができる強い、代表的な労働組合の設立を妨げている。
6. 労働組合運動は、2013年4月22日にILOに提訴し、組合加入や大規模かつ代表的な労働組合、特に企業間組合の設立を促し、ILOの普遍的原則に従って、団体交渉を行うことを使用者に求める公正な労働法の必要性を説く国会決議案を起草した。

7. よって、以下を宣言する。

- 我々は、組合を通じて団体交渉を行うことを望む労働者に対するチリ政府の差別については、政権にかかわらず、いかなるものにも反対する。
- 我々は、労働法第 334 条の 2 が、誠実に団体交渉を行うように企業に求めるべきところを、従業員を代表する労働組合との交渉拒否権を使用者に認めている点において、チリ政府と議会は、企業間組合が団体交渉のために労働者を代表する権利を侵害していると考ええる。
- 我々は、チリにおいて、スト権が欠如していることや、実質的に ILO の諸原則を意図的に侵害している労働法の不備や手続きを企業が利用・悪用していることを非難する。
- 我々は、チリ政府が、これらの法律の悪用の撤廃や、結社の自由および団体交渉の制限なき尊重を保障するために労働法の改正を要求してこなかったことを遺憾とする。
- 国内および国際の労働組合運動が団結して、労働者保護のための労働法改正（第 334 条の 2 A の即時撤廃を含む）や企業間組合のための加盟組合協議会の認知について民主的に決定する議論の場を設けるよう、チリ政府に要請することを求める。
- 本大会が、チリの労働組合、特に、企業間組合の真の正義と労働者の権利尊重を求める闘いを全面的に支持するとともに、加盟組合に対して、チリ大統領宛の書簡の送付という形で支援を表明するよう要請することを求める。

第4号決議: ベネズエラ・ボリバル共和国の交通労働者との連帯

2014年8月10～16日にソフィア(ブルガリア)で開催された第43回ITF世界大会は、

以下を考慮する:

1. 国の主権と独立は普遍的原則であり、各国は、国民が歴史的にもつ権利よりも利益を優先させ、生産や持続可能な開発よりも投機的投資を促し、また労働法の変更を強行するために失業を生み、労働者が解雇される脅威と闘いながらこれまでに獲得してきた権利を奪うような、容赦なき新自由主義を実施しようとする試みに代表される経済面、政治面、社会面の苦しみと闘うすべを探していかなければならない。
2. ベネズエラ・ボリバル共和国はウゴ・ラファエル・チャベス・フリーアス前大統領の指導力のもと、公共・社会投資など、政府のあらゆる側面で市民が意思決定に参加することを含む明確な経済施策を打ち出し、医療サービスを強化し、非識字を撲滅し、国連開発計画(UNDP)の統計が示す通り、乳児死亡率を低下させ、あらゆる公職について憲法による国民投票を行うなど、民主主義を無制限に尊重することを促進し、女性の保護法と公職における女性の半数参加を要件とすることを発表し、特にアウトソーシングを禁じて罰し、団体交渉を強制とし、新自由主義政策を推進するために使用者が不当解雇を行うことを禁止する「有機的労働法」を発表した。
3. 現職のニコラス・マドゥロ・モロス大統領は労働者出身であり、元メトロバスの車掌で、ITFの組織産業の組合員でもあった。モロス大統領は、チャベス前大統領が実施したように、自らの政権が政府の民主化を維持・発展させ、21世紀にあたり社会主義を擁護する決意をもっていることを示すために具体的行動を取ったが、そのために、法律や憲法指令を守らない右翼グループからクーデターや暗殺などの攻撃を受けている。
4. 偽りの平和的デモを国内外の(右翼)グループが組織し、その際に、公共交通システムを安全かつ効率的に運行する職務を全うしていたに過ぎない防衛手段のない労働者に対して身体的攻撃を加えた。また、何も無いところから社会的危機を生み出そうとする目論見で、公共交通輸送車両に放火などの破壊行為を行った。
5. この攻撃の結果、35名の仲間が負傷し、鉄道車両や都市交通車両など、様々な交通輸送車両が略奪されたり、破壊されたりしたが、労働者がこれらの車両を回復したために、市民へのサービスを継続することができた。
6. ベネズエラの労働運動は全労働者の力を結集する必要があることを理解しているため、ITFの支援を受け、ボリバル主義交通労働者連合を結成した。同組織は各産業で労働組合どうしが合併することを進めており、そうすることで、生活改善、民主主義法の擁護、社会的プロセスとしての雇用保障のためや国を守るために闘っている全ての働く男女を全国で結集しつつある。

以下に合意する:

7. 他国の政府から干渉されることなく、主権をもって自らの法律を決定し、自らの政府を民主主義的に選出することができる国民の奪うことのできない権利を認める。
8. 欧州、アジア太平洋地域、アフリカ、南北アメリカにおいて数千万人もの失業を招いた新自由主義政策を退け、労働者が長年の闘争の結果、勝ち取ってきた権利が無視されていることを非難する。
9. いかなる国における交通運輸労働者に対する攻撃も拒否する。
10. 国内レベルで活動を統一し、組織も統合するよう努力し、組合員のより良い生活条件や雇用保障のための闘いを支援できるよう、少なくとも、連合や総連を形成するよう全ての交通運輸労組に求める。
11. ベネズエラの労働組合を称え、ベネズエラ・ボリバル共和国の数十万人の労働者を加入させるよう求める。
12. 加盟組合を守り、失業や不安定雇用と継続的に闘うため、地域レベル、世界レベルで一致団結することを促進することを目指す ITF の決意を確認する。

第5号決議:キューバ国民への連帯

2014年8月10～16日にソフィア(ブルガリア)で開催された第43回ITF世界大会は、

1. メキシコ大会の重要な決議、特に、キューバ側が国際連帯へのコミットメントを示し、ITFがキューバとの協力・関与を促進し、国連が違法と認める制裁の中止を求める上で重要な役割を果たさなければならないと確信していることを歓迎している点を認識し、
2. キューバのラウル・カストロ大統領が、最近行われたネルソン・マンデラの葬儀で米国のバラク・オバマ大統領と握手するという象徴的な意思表示を歓迎し、
3. キューバ国民の主権および外部からの干渉なしに自由に自分たちの運命を決定する権利を認識し、
4. パディー・クラムリンITF会長、デビッド・コックロフト書記長、ボブ・クローRMT前書記長、アントニオ・フリッツITF中南米地域事務所長により構成される歴史的なITF代表団が、SNTTPの執行委員会を訪問し、また、その後、SNTTP代表団がITF執行委員会を訪問したことに特に留意し、
5. ITFに加盟する中南米の民間航空労組、鉄道労組、港湾労組等とキューバの労働者との間に構築された前向きな関係や、メキシコ大会決議の積極的な実施を認識し、
6. 長期的和解の障害の一つは、米国で投獄された「5人のキューバ人」の3人が未だに投獄されている点であることに留意し、
7. メキシコ決議の完全実施のために、この活動を引き続き加盟組合および書記局のレベルで実施することをITF全加盟組織に求める。

第6号決議:アルゼンチンの経済を阻害するバルチャーファンド(ハゲタカ・ファンド)の行動を非難する

2014年8月10～16日にソフィア(ブルガリア)で開催された第43回ITF世界大会は、

1. 2014年6月16日に米連邦最高裁が、バルチャーファンドに対するアルゼンチン政府の上告を棄却したが、これらのバルチャーファンドはアルゼンチン政府の元々の債権者から値下がりした債権を底値で買い取り、合法的な手段を通じて全額の利払いを求めており、こうすることで、利回りの僅かな上昇で、少額の初期「投資」に多額な利益がもたらされることを考慮し、
2. これらのバルチャーファンドの一つであるNMLキャピタル(エリオット・マネージメント・コーポレーションの子会社)は、旅客輸送の多国籍企業であるナショナル・エクスプレスの最大株主(22%)であり、ナショナルエクスプレスの米国部門、ダーラム・スクール・サービスは反労組の企業であるという事実を認識し、
3. NMLキャピタルは2008年にアルゼンチン国債を約5千万米ドルで購入したが、米国の判決によって、それらの国債を8億米ドル以上で買い取らせることが可能となり、たった6年間で1,600%の利回りを確保したことを考慮し、
4. エリオット・マネージメント・コーポレーションと、その創設者でCEOのポール・シンガーは、2002年にガーナでアルゼンチンの訓練船、フリゲート艦リバルタードを拘留したことで既にITFに非難されていることを想起し、
5. 先に出されたバルチャー・ファンドに有利な判決は、多くの政府、国際産別組織(GUF)のほか、国際通貨基金(IMF)からも強い批判を招いたことを想起し、
6. 米国の裁判所は、少数のならず者の投機家の利益を支持することで、10数年前のアルゼンチン政府の債務不履行の後に大幅な債務減免に自主的に応じた9割以上の債権者に対するしっかりした返済を脅かすことを懸念と共に留意し、
7. バルチャー・ファンドが、途上国の債務再編への努力を台無しにさせたり、国家が国際法の下に国民を守る権利を奪ったりすることを許さないことが重要であることを認識し、
8. アルゼンチンとその労働者にとってのみならず、世界の全ての国にとって、また各国が経済を刺激し雇用を創出する能力にとっての深刻な脅威を防ぐ必要があることを確信し、
9. アルゼンチンの経済を阻害することを目的とし、同国の労働力に直接的な影響が及ぶ、バルチャー・ファンドの容赦なき利益戦略を非難し、
10. バルチャー・ファンドに対するアルゼンチン政府の上告を棄却した2014年6月16日の米連邦最高裁の決定を非難し、

11. 米連邦最高裁の決定を拒否するとともに、国家経済の発展を支援し、ひいては、雇用拡大につながる、国家債務に関する公正、独立的かつ透明な仲裁制度の創設に向けた活動を開始するよう、関係規制機関に求める国際社会の要請に加わる。

第7号決議：世界平和

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. 現在の資本主義の危機が世界に深い不安定の時期をもたらしたことを認識し、
2. この危機の結果、帝国主義国家間の争いが一層激しくなり、これらの国々はその経済的、財政的支配力の下、侵略戦争を通じて、領土拡大を模索することとなったと確信し、
3. リビアやマリの戦争は、国民の意思に反し、また、ITF加盟組合の利益にも真っ向から反し、特定の階級の利益のために実施されたことに留意し、
4. さらに、シリアに対する継続的侵略に留意し、あらゆる種類の帝国主義的侵略の終焉を求め、
5. 北大西洋条約機構（NATO）のような侵略的軍事同盟を否定し、主権国家間の相互尊重と自由な協力に基づく世界平和を求める。

第8号決議：パレスチナ

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. ガザの紛争が継続中であり、主に民間人の犠牲者1962 人を生み出していることに驚愕し、
2. 以下を宣言する、国際労働組合総連合（ITUC）の「ガザに関する行動」を支持することを確認し、

「ガザの死傷者の圧倒的多数は、どこにも逃げることができずに閉じ込められた民間人である。ここ数日間、民間施設および国連のインフラ（民家、学校、病院、ガザ唯一の発電所等）は破壊され、現在およびこの軍事行動が停止された後もずっと、パレスチナの人々に深刻な影響をもたらすだろう。これらの行動や無差別攻撃を正当化できるものは何もない。

労働者とその家族は、交渉による即時停戦と190 万人の封鎖の中止を求める世界の訴えに賛同している。また、我々は、国際社会が喫緊に必要とされているガザへの人道支援（食糧、飲料水、医療、発電機等）を行うことを要請する。しかし、イスラエルとパレスチナの人々の間の恒久平和と相互理解の唯一の方法は、パレスチナの領土の占領を止めることだ。

よって、我々は、全ての国が交渉による即時停戦の仲裁を支援することを求める。民間人に対する攻撃は国際法に反し、我々は国連が求めているアカウンタビリティ（説明責任）と正義を支持する。従って、直接的・間接的な武器の輸送の即時全面禁止を求める。しかしそれだけでは終わらない。米国やエジプトだけでなく、国際社会全体が、両者を交渉のテーブルに着かせ、占領の集結と両者に安定と尊重の精神を根付かせる解決策に到達させるための行動を直ちに取らなければならない。」

3. ITF と加盟組合がいち早くガザに医療物資や人道支援を提供したことを讃え、全てのITF 加盟組合にITF ガザ基金を支援するよう要請する。
4. 以下の文言を含む、ITUC の2014 年5 月のベルリン総会の声明「労働者の力の構築：平和と民主主義」を支持する：

「国際法と、特に国連安全保障理事会の第242 号決議および338 号決議の正当性に従い、我々は、イスラエルによるパレスチナの占領を非難し、イスラエルとパレスチナの公正かつ持続可能な平和のための動員を行う。

ITUC は以下を求める：

- イスラエルによる違法な入植地建設を終わらせ、既存の入植地を撤去し、1967 年6 月4 日時点の境界線に従い、イスラエルがパレスチナの土地から撤退する。また、違法な分離壁を撤去する。
- これらの要求は、パレスチナの人々の自決権と、東エルサレムを首都とする、自由かつ独立したパレスチナ国家を樹立する権利を確認し、公平、正義、包括的な平和の達成を支持する」

5. 国際労働界の積極的なキャンペーンとともに、このITUC の大会決議を全面的に支持し、懸命に取り組む。

第9号決議：環大西洋貿易投資パートナーシップ（TTIP）に関するITF の見解

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. 国際運輸労連（ITF）が150か国、700労組を代表し、世界中で470万人の組合員の利益を擁護していることに留意し、
2. 欧州と米国の貿易をさらに自由化することを目的とした、環西洋貿易投資パートナーシップ（TTIP）の交渉を開始する権限が当事者（欧州と米国）に与えられたことを受け、ITFは以下の立場をとる。
3. 金融危機後にあつて、労働者の状況を改善し、行き詰まった多国間協定を再活性化させる可能性のある、多様性の向上、グローバル規制の枠組みの改善、投資の流れ、成長など、ITFはこのような大規模のパートナーシップ協定がもたらし得る恩恵に関して様々な報告がなされていることを認識する。しかし、ITFは欧州委員会が出した雇用創出と成長に関する最も野心的な予測すら、控えめなものである点にも留意する。さらに、ITFは、現行の低関税に反映されるように、欧州と米国は投資や貿易の面で既に比較的小互いに開かれていることも認識する。また、ITFは公正な貿易と持続可能なグローバル化を擁護しており、TTIPによって、万が一EU域内市場が南部のEU加盟国やアフリカ・カリブ海・太平洋（ACP）諸国や後発開発途上国（LDC）との貿易を減少させることになった場合、ITFは貿易の交渉者に悪影響を緩和することを要求する。
4. ITFはTTIP交渉を始める前に、以下の二つの条件が満たされることを要求する。第一に、欧州も米国もともに法制度が成熟していることを考慮し、国家と投資家間の紛争解決メカニズム（ISDS）を交渉の対象から外さなければならない。法律や政治に対し、企業がそこまで大きな権力をふるうべきではない。国家は多国籍企業が国家を訴えることを恐れることなく、独自に政治的決定が行えなければならない。第二に、社会的（賃金の）ダンピングを避けるため、ITFはILOの中核的労働基準や、社会権、労働権に関するEUの最低基準を認識する法的拘束力をもつ条項を貿易協定に含めることを求める。このため、EUの交渉者は米国の交渉者がILOの全ての中核的基準を批准することを求めるべきだ。社会保障、団体交渉、労働時間、雇用条件、公衆衛生、情報、協議に関する権利や保護を包含する欧州法やEU各国の法律や規則が、貿易の非関税障壁と見なされるべきではなく、TTIPによって異議が申立てられるべきではない。
5. ITFは欧州委員会と米国の同等機関に、交通運輸に関する欧州の社会的パートナーと包括的な協定を適切なタイミングで行うことを含め、社会的パートナーが各産業で発生する可能性のある影響を評価することができるよう、透明性の高い交渉を行うことを要求する。
6. 交通運輸産業を産業の成長を確保する上での重要産業と認識し、それゆえに、TTIP交渉においても、特別の位置づけをもたせることをITFは要求する。

7. 特に、創出される雇用の質についてなど、ITF は欧州委員会の雇用創出に関する主張に慎重に対応し、社会面や環境面の基準を含む、厳格な持続可能性影響アセスメントが社会的パートナーとの協議のもとに実施されるまで、市場開放の提案はなされるべきではないと考える。
8. 自然人の移動（第4 モード）の存在を通じ、サービスの提供に関する条項をさらに自由化することは、移民の搾取的な労働関係を促進したり、地域の賃金や労働条件に下方圧力をかけたりするリスクがあるため、ITF はこれに反対する。交渉により、労働法や社会法のもとに地域社会が既に備えている要素に異議が唱えられるべきではないとITF は要求する。あらゆる人間が法の前で平等であることと、差別から保護されることは、普遍的権利である。越境労働者（大部分は女性）の不公正処遇など、労働者の権利の侵害を阻止する条項を盛り込むことを労働組合との協議により、追求するべきだ。
9. ITF は、TTIP に強力な環境保護条項を包括させるべきと考える。
10. ITF はTTIP によって、公共調達が開かれ、自由化されるべきではないと考える。税金が持続可能で、地域や社会、環境の発展、特に、公契約の労働条項に関するILO 第94 号条約を確実に考慮した形で使われるように担保するため、物やサービスを購入するにあたり、公的機関は社会的、環境的基準を活用することができてしかるべきだ。そのような政策が貿易の障壁と見なされることがあってはならない。
11. ITF は戦略的かつ長期的視野で TTIP を観察し、今後の二国間の貿易協定に影響を及ぼすべく、TTIP が「優れたスタンダード」を満たした協定になるよう担保することをTTIP 交渉者に求める。

第 10 号決議：特に航空部門における反労組の湾岸諸国に対する国際キャンペーン

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. アラビア湾を拠点とする反労組の航空会社（カタール航空、エミレーツ航空、エティハド航空等）の著しい、かつグローバルな成長に留意し、
2. アラブ地域の他の航空会社は、ITF 加盟組合を認知、交渉していることに留意し、
3. アラブ地域および世界の組織された航空会社は、競争上、不当に不利な状況に置かれ、それらの湾岸の航空会社に路線を奪われており、これが、ITF 民間航空部会加盟組合の雇用や組合員数に影響を及ぼしていることに留意し、
4. ITF 女性総会が、特に、女性の生活に対する組織的管理および女性の基本的人権・市民権への攻撃にまで至っているカタール航空の侵害に対応する決定を行ったことに留意し、
5. 本総会は、
 - 団結権の尊重の確保を目的とする、特に民間部門における反労組の湾岸諸国に対する国際運動を開始するよう、ITF 民間航空部会に要請する。
 - 人権、ジェンダーの権利、労働組合権に対する侵害が発覚、公になっているカタール航空の慣行を非難する。
 - 2014 年 3 月 8 日の国際女性デーに ITF の女性が、カタール航空の女性交通運輸労働者への支援、連帯、姉妹愛の強力なメッセージを発信する等の行動をとったことを称賛し、
 - オンラインとオフラインの両方による署名や運動を含む、カタール航空に関する拡大キャンペーンを、国際労働組合総連合（ITUC）の「再投票を求める運動（Return the Vote campaign）」（カタールが労働者の権利侵害の経歴を改めない限り、国際サッカー連盟（FIFA）に 2022 年ワールドカップ開催国の変更を要請するもの）と緊密に協力しながら立ち上げるよう、ITF に要請する。

第 11 号決議：ITF の「私たちの公共交通」キャンペーンの促進

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. さらなる民営化、規制緩和、自由化などを通じ、公共交通労働者と公共交通労組に対する攻撃が続いていることを憂慮し、
2. ストライキ、労働者の動員、政治的ロビー活動などを通じ、反撃している ITF 加盟組合を歓迎し、
3. さらに、人間よりも利益を重視し、公共交通システムの促進を放棄する新自由主義的攻撃に代わる ITF 交通政策を早急に策定する必要性に留意し、
4. 公共交通インフラへの公共投資とネットワークの拡大により、良質の緑の雇用が生まれ、10 億英ポンド（約 1,700 億円）の投資ごとに 40 億英ポンド（約 6,800 億円）の恩恵が世界経済に及ぶことを認識し、
5. 以下のような新たな公共交通インフラ・プロジェクトの雇用面の恩恵に留意し、
 - 新インフラ建設段階での建設労働と新しい列車、路面電車、フェリー、バスなどのサプライチェーンに関連する製造業雇用の創出。
 - 公共交通の運行と保守の分野での長期雇用の創出。
6. 公共交通は平均して自家用車の 2.5 倍エネルギー効率がよく、公共交通が都市交通のエネルギー消費に占める割合はわずか 10% にすぎないことに留意し、自家用車からのモーダルシフトを奨励することで、二酸化炭素の排出量が削減でき、化石燃料への依存度を下げ、大気汚染を減らすなどの環境面での恩恵が極めて大きいことを確信し、
7. 公的な説明責任と公共交通の管理は、新自由主義的な競争のモデルや利益のための民間所有ではなく、市町村や国が所有することが最も理に適っている点に合意し、
8. 組織化運動の展開や、課題に対応するために組合員を教育することを通じ、より強力な組合を構築する必要性を強調し、
9. 提案されている「私たちの公共交通」キャンペーンのもと、包括的なプログラムを発展させることを ITF と公共交通を組織する加盟組合に要請する。同キャンペーンは以下の 4 つの基準を包括する。
 - 公共交通システムのさらなる民営化、規制緩和、自由化に抗議し、既に民営化された公共交通システムの再公有化を目指すキャンペーン。

- 公共交通やサービスへの投資の環境面や経済面での恩恵を促進することを含む、新自由主義的課題の代案としての公共交通政策を策定する。
- 未組織労働者の組織化プロジェクト
- 公共交通の擁護のため、乗客を組織するプロジェクト

第 12 号決議：女性に対する暴力

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 国連の調査によると、3 人に 1 人の女性が生涯に暴力を経験しており、この傾向は、地球上のあらゆる社会の日常で発生していることを言明し、
2. ITF 規約は、その主要目的の一つとして、「加盟組織が、その組合員の経済的、社会的、職業上、教育上および文化的利益を国際的に擁護かつ促進することを、援助する。これには、万人への機会均等（一中略一）が含まれる」と掲げていることを想起し、
3. ITF は、2002 年のバンクーバー大会での決定以来、女性委員会を中心に、11 月 25 日の女性に対する暴力撤廃の国際デーに取り組んできたことを認識し、
4. 女性に対する暴力に関する教育活動や行動指針の発行等、この分野における先駆的な活動を実施してきた女性委員会を称え、
5. メキシコの ATM、カナダの Unifor、ブルガリアの FTTUB、オーストラリアの MUA 等、多くの ITF 加盟組合が、意識を向上させ、犯罪の報告を奨励し、職場暴力や家庭内暴力等の犯罪の被害者を支援し、団体交渉や会社の方針改善を勝ち取り、コミュニティー団体と協力し、法改正の圧力を増すために、様々な活動や運動を立ち上げてきたことに留意し、
6. しかしながら、ITF 加盟組合が、女性交通運輸労働者が職場や家庭で経験する暴力のレベルが上がっていると報告していることを認識し、
7. 2010 年の ITF メキシコ大会で提起されたように、メキシコで「フェミサイド（女性殺し）」が法の裁きを受けず、その結果、女性の死亡に関連する何千件もの麻薬犯罪や組織犯罪が調査も処罰もされないままとなっている問題を特に強調し、
8. ITF に以下を要請する。
 - 職場暴力を対象とする国際法規を求める運動を ILO のレベルで展開する。
 - 女性に対する暴力の無罪放免を終わらせるために、メキシコ連邦政府に圧力をかける運動を立ち上げることで、メキシコの加盟組合を支援する。
 - 職場暴力や家庭内暴力が職場に与える影響を測定するための職場調査を実施または参加することを ITF 加盟組合に奨励する。
 - 女性に対する暴力に関する文言を団体協約に盛り込ませるよう交渉することを加盟組合に奨励する。

第13 号決議：青年労働者の活動

2014 年8 月10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43 回ITF 世界大会は、

1. 今日の青年交通運輸労働者は、現在および将来の労働運動のリーダーであると認識し、
2. もともと2006 年のダーバン大会で開始された、ITF 青年活動に対する青年労働者の参加増について進展がなされていることを認識し、
3. ITF 産別部会が青年交通運輸労働者の活動を増加させたことを認識し、
4. ITF の地域のほとんどで青年交通運輸労働者の活動レベルが増えていることを認識し、
5. 青年交通運輸労働者総会、2 回の青年交通運輸労働者サマースクール、青年交通運輸労働者プログラムが成功裏に実施されたことを認識し、
6. 数か国において、多数の組合・組織で青年交通運輸労働者委員会が成功裏に設立、認知されたことを認識し、

本大会は、

7. 青年活動家の重要性や、彼らを訓練して、より重要な責任を負わせる必要性が高まっていることに留意し、
8. 各部会および地域は、大きく異なる問題やニーズを抱えていることに留意し、
9. 各部会・地域に適切な青年交通運輸労働者組織を設立することは、これら特定の懸念への対応にとって重要かつ為になることに留意し、
10. 将来立ち上げられるべき青年交通運輸労働者プログラムには大きな可能性が秘められているが、資源が限られていることに留意し、

さらに、本大会は、

11. 青年交通運輸労働者活動を増加させるために、青年機構の創設をITF 加盟組織に促すよう、ITF に要請し、
12. ITF 書記局に専従のコーディネーター1 名を配置することは、青年交通運輸労働者問題の重視を求める要請に大きくかなうと認識し、
13. 今日および明日の組合指導者の成功に向けて、より深い責任感とコミットメントを持ってもらうために、青年交通運輸労働者プログラムにしっかりと焦点をあて、かつ継続的に実施していくために青年交通運輸労働者コーディネーター1 名を書記局

が確保するのを支援するよう、世界大会で加盟組織に要請する。事務的な支援は必要に応じて行われるべきである。当面の活動は以下の通りだが、これらに限定されない。

- 既に実施中の活動を支援したり、成長と向上の余地がある分野の活動を促進したりすることによって、ITF の産別部会、部署、地域の青年交通運輸労働者プログラムに貢献する
 - ITF 加盟組合と連携し、青年交通運輸労働者のオルグ活動を支援し、全加盟組合がより組織的な方法で青年交通運輸労働者をオルグすることに焦点をあてる
 - ITF 書記局、執行委員会、青年委員会、加盟組合の間で連携をとる
 - 青年交通運輸労働者の組合員の統計やマッピングを継続し、グローバルな青年交通運輸労働者のネットワークを拡大させる
 - 青年交通運輸労働者委員会を退任した委員数名に引き続き関与してもらうことを目的とする「青年交通運輸労働者諮問グループ」の設立を青年交通運輸労働者計画の中に盛り込ませるよう書記局を支援する。
 - 大会から大会までの期間において、各地域総会や世界のレベルで、青年交通運輸労働者ための行事をしっかりと実施する
 - ITF の活動を青年交通運輸労働者にとって、より関係のあるものするとともに、青年交通運輸労働者の問題をITF の優先活動計画に盛り込ませることを目的とする、青年交通運輸労働者の「グローバル関与プログラム」を促進させる
 - 当面は、グローバル・デリバリー（SCALOP チーム）、便宜港湾（港湾部会）、LATRM（民間航空部会）、質の高い公共サービス（路面運輸部会）等の優先活動を通じて、青年交通運輸労働者がオルグ・プロジェクトやキャンペーン・プロジェクトに関与するのを支援し、その後、他の産別活動（女性活動計画を含む）に拡大させていく
 - ITF 本部を通じて行われている活動と地域の優先活動との重要な連携を確保し、地域における青年交通運輸労働者の関与を支援する
 - 他の国際産別組織（GUF）やその青年労働者プログラムとの緊密な協力を、当面は一般的な協力体制が既に存在するところ（例えば、UNI、インダストリアル、IUF、PSI 等）から行い、その後、他に拡大していく。
 - 青年交通運輸労働者の活動を促進させるために、青年交通運輸労働者のための積極的なインターンシップ制度を開発・促進する
 - ITF の財政を守るために、このような青年交通運輸労働者のエンパワーメント活動のために外部から資金を募る方法を検討する
14. 本決議が実際に実施され、財政的に支援される方法を直ちに決定するとともに、進捗状況を書記局から定期的に報告を受けるよう執行委員会および運営委員会に要請する。

第 14 号決議:ギリシア人船員の基本的権利に対する攻撃

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 基本的な権利と原則に関する 2006 年海上労働条約の第 3 条には、「加盟国は、自国の法令が、この条約に関しては、結社の自由及び団体交渉権の実効的な承認などの基本的な権利を尊重することを確認する」と書かれていることを想起し、
2. 上記の条約が 2014 年 1 月 4 日にギリシアでは発効したことに留意し、
3. さらに、ILO（国際労働機関）の目標と目的について 1944 年 5 月 10 日にフィラデルフィアで採択された宣言の第 1 条には、「ILO 設立の基本原則と、特に表現の自由と結社の自由が進歩を持続するためには不可欠である」と記され、さらに、団体交渉権を実効的に承認することは ILO の基本的な目的であることを認識し、
4. ギリシア政府が海上労働条約の要件を国内で実施するにあたり、省庁の決定を通じ、2013 年 7 月 5 日に規則を発布した。その第 6 条には、「適用できる有効な海事関係の労働協約が存在しない場合は、船員の雇用条件は自由に契約当事者間で決めることができ、書面の雇用契約書に盛り込まれる」と規定されていることを認識し、
5. さらに、憲法で保障されており、奪うことのできないギリシア人船員のストライキ権を攻撃する試みで、ギリシア政府が、ストが指令された場合には必ず、当該の島嶼に関して最低限のサービスは保証されるとする法案を作成したことも認識し、
6. ギリシア人船員は、過去の船員の歴史の中で、非民主主義的かつ反社会的な民間動員策を 4 度も押し付けられた経験がある点に留意し、
7. 上述のギリシア政府による二つの行動は、ILO（国際労働機関）の基本的権利と原則の甚大なる侵害であり、ギリシアの船員組合に対する直接の攻撃であることに留意し、
8. 国内外の法律に違反するギリシア政府の行動を非難・糾弾し、
9. ITF 書記局に以下を求める：
 - 決議が提起した問題に関して効果的かつ迅速な措置を講じるよう、ギリシア政府に要請するとともに、ILO 事務総長にこの決議の内容を伝える。
 - 正式にギリシア政府、特に海運・エーゲ海相に抗議し、ギリシアが果たすべき国際的義務について認識させる。

第 15 号決議：船内の業務、疲労、配乗

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 過少員数と長時間労働を原因とする過重労働や疲労の結果として生じる職務遂行能力の低下は、海事産業に蔓延する問題であり、船員の命や船舶の安全、海洋環境を危険にさらす事故につながることを認識し、
2. さらに、各国政府は、競争優位を確保し、船籍登録を誘致するために、配乗基準を非現実的なまでに低く設定していることが多い点に留意し、
3. 十分かつ効果的・効率的な配乗を行い、船舶の安全・安定、海上における安全航行・運航、港湾における安全な運航、負傷または人命の損失の防止、海洋環境および財産の損害回避、疲労回避を通じた船員の福利・健康を確保するために、特定の船舶の船内に存在する実際の運航条件を考慮した「最小安全配員原則」に関する決議 A. 1047(27)（2014 年 1 月 1 日に発効）を国際海事機関（IMO）が最近、採択し、過少員数の問題に対応したことに留意し、
4. さらに、IMO は、これに伴い、各国政府が IMO 決議 A. 1047(27)の「最小安全配員原則」を考慮した、透明性のある手続きに従って、配乗基準を定めることを求めるために、SOLAS 条約 V 章 14 規則を改定したことに留意し、
5. 全ての船主および政府が、船内の実際の運航条件を考慮した適切な配乗基準を、監視可能な透明性の確保された手続きによって設定するための新規定を完全に認識しているわけではない、あるいは積極的に実施するわけではないことを懸念し、
6. 以下を要請する。
 - ITF 書記局は、配乗基準を決定するための新たな国際基準を全ての ITF 加盟船員組合に完全に認識させる。
 - ITF 書記局は、船主や旗国の配乗基準設定主管庁が開かれた透明性のある手続きを通じて、これらの新国際基準を遵守するよう、運動を開始する。
 - ITF 書記局および ITF 加盟船員組合は、各国の規制当局が配乗基準設定に関する新規定を全面的に実施すること、および最小安全配員を設定する上で考慮された運航要件あるいは制限および勤務時間の短縮について、透明性の確保された方法で示している文書を船内に備置しておくことを主張する。

第 16 号決議：船員の公正な処遇

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 上陸休暇という基本的人権を奪われたり、海難事故の捜査中に基本的かつ正当な法的保護を拒否されたりする問題が続いていることで、船員の採用・維持に影響が及んでいることを認識する。
2. 船員の公正な取扱いの欠如は、国際貿易が依存する海上労働力の将来の質に影響を及ぼすとともに、海運や環境の将来的安全を脅かすことを認識する。
3. 経験を積んだ多くの船員が、特定のポート・ステート（入港国）に入港する船舶への乗船を、船員に敵対的な環境を理由に、拒否していることに留意する。
4. 船員は独特の弱い立場に置かれていることを懸念する。仕事の性質上、一度の航海で多数の国の法制度に直面することもある。事故の際は、外国で不慣れな、あるいは未知の法律や手続きの下で、尋問を受けたり、刑事責任を負わされたりする可能性がある。一部の国においては、船員の側に犯意や過失が一切ない事故においてでさえ、刑事訴追される可能性がある。
5. 海洋汚染絡みの注目を集める事故においては、訴追の目的が、当該政権の政治的なニーズを満たすために、責任を押し付ける文化の中で、スケープゴートを見つけ出し、処罰する必要性があるためであることもある。あるいは、訴追の動機が、国自身の事故の責任から世間の目を逸らすためであることもある。その結果、船員は、正義の追及を主目的としない、政治的な見せしめ裁判で裁かれることとなりかねない。このような行為は、海事産業全体の評判を汚し、公正な正義ではなく、政治的な動機に資することとなる。
6. 外国で、政治的な圧力がかかっているかもしれない環境にいる船員個人に対して、国家の全権力・資源が向けられる場合は、適正手続きの保障という基本的人権の尊重を確保することが切実に求められることに留意する。

7. 8年前の2006年4月の国際海事機関（IMO）第91回法律委員会において、「船員の公正な取扱い」の原則を定義する決議が採択され、ガイドラインの継続的見直しが合意されたことを想起する。
8. IMO加盟国による、「船員の公正な取扱い」に関するガイドラインの採択および実施は、満足なものとは言えないことは明らかである。ガイドラインの継続的見直しは、満足いかない状況が続いていることに対して、行動を起こすことを示唆している。
9. よって、海難事故の際の「公正な取扱い」の原則を見直すだけでなく、その範囲を拡大し、上陸休暇や陸上施設を利用する権利を含めるとともに、「船員の公正な取扱い」に関する原則を国策事項として採用、実施することを加盟国に求めることで、ガイドラインの強制適用を達成する方法に焦点を当てるため、「船員の公正な取扱い」に関するIMO/ILO合同特別専門家作業部会の再開に向けて、ITF書記局が必要なあらゆる行動を取ることを決議する。

第 17 号決議：雇用詐欺

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 存在しない仕事を船員に紹介する詐欺的な配乗代理店の様々な問題が続いていることを懸念を持って留意し、
2. このような詐欺師は、クルーズ船等の船の仕事（通常は旅行を伴う仕事）を巧みに約束し、その後、ビザや就労許可の申請料金を要求し、最も弱い立場にある者を餌食にすることが多いことを想起し、
3. ITF が他の国際的な利害関係者と協力し、このような慣行を暴露する「ネーム・アンド・シェイム（名前を公表して恥をかかせる）」運動を行い、このような行為の裏にいる者に法の裁きを受けさせるために最善を尽くすことを要請し、
4. 船員がこのような問題を認識し、無防備な人々を餌食にする犯罪者らに身ぐるみ剥がされることのないよう、取るべき予防措置について知っておくよう、ITF が活動することを求める。

第 18 号決議：欧州の海運

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 2009 年の欧州運輸労連（ETF）大会（ポンタ・デルガダ）の第 8 号決議「EU 船員憲章」を想起し、
2. 欧州の真正な第一船籍が全体的に減少し続ける一方、欧州－EU が所有・管理する便宜置籍船（FOC）が着実に増加していることを深い懸念と共に留意し、
3. FOC は社会的・民主的コントロールの及ばない資本の一形態であり、さらに、FOC という手段を利用する欧州の船主は欧州地域における船員の雇用を奪い、その結果、一部の国においては、高い失業率が発生していることを認識し、
4. 欧州委員会（EC）が船主の要求に応じて導入した自由競争主義政策の結果として生じた、特に EU に関連する諸課題に効果的に対処するために、ETF 海運部会および運営委員会が極めて困難かつ逆境の中で実施してきた活動を称賛し、
5. 欧州および EU の海運を新たな方向に方向転換させ、最低限、以下を確保する喫緊の必要性があると強く確信し、
 - 欧州の船員、職員、部員のために、より多くの、よりよい雇用を確保すること。
 - 「国家補助金ガイドライン」の趣旨に合うように「コミュニティー船員」を定義し直し、同ガイドラインの導入目的に資するようにすること（EU 船主が管理する便宜置籍船にこのような国家補助金を交付しないことを含む）。
 - 欧州の船員、職員、部員の訓練、採用、雇用展望を改善し、彼らを維持することによって、究極的には、欧州の専門知識や海事技術を保持すること。
 - 欧州海域を航行する船舶の、より安全で質の高い雇用条件（最大労働時間や最低休息時間を含む）を確保すること。
 - 域内のフェリー部門にける公平な競争の場の確保を目的とする「欧州のフェリーサービスに関する ITF 共通方針」、いわゆる「アテネポリシー」の実施のための法的枠組みを構築するために、EU 配乗指令を復活させる。
 - 各国の団体交渉制度を強化するとともに、ILO の中核条約で保障されているこのような制度の破壊を目的とするいかなる試みにも反対する。
 - 船員の疲労やストレスを効果的に減退させ、究極的には船上生活の安全を守ることのできる、透明性があり、義務的かつ適切な配乗スケールを決定する。
 - 船主や EU 議員の間で「公正な運輸」のコンセプトを促進させる。

- 「海難事故の際の船員の公正な処遇に関する IMO/ILO ガイドライン」と「海難および海上インシデントの調査のための IMO コード」の両方を EU 法に格上げする。

以下を要請する。

6. 欧州の各国政府、機関、関係する政策立案者が、欧州船員と共に、持続可能な欧州海運界のための上述の最低限の提案の促進をできるだけ速やかにしっかりと実施すること。
7. 上述の目的の達成のために、ITF 書記局はその専門知識を提供し、ITF 加盟船員組合は欧州の仲間たちを支援、連帯すること。

第 19 号決議：特にパキスタンに関する商船の危機

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 以下について、懸念と共に留意し、

- ITF は六十数年以上にわたり便宜置籍（FOC）に反対する運動を成功裏に行ってきたが、世界の FOC 船腹量は増加の一途をたどる一方、自国籍船船腹量は減少し、また、パキスタンの自国籍船舶数は、1970 年には 71 隻だったが、今日は 9 隻まで減少していること。
- 船員は、自国籍船での雇用喪失により、FOC 船での雇用を探さざるを得ないこと
- 現在の金融危機によって、途上国、特にパキスタンは、船舶の調達に向けた投資や自国籍船隊の強化を行うことが不可能になっていること。
- 途上国または先進国からの大量の資本逃避が、パキスタンの財政問題および貧困の主要因であること。
- パキスタンとインドの海運協定。
- カデット（見習い船員）の適切な居住設備の欠如。
- 船員の犯罪人扱い。

2. 世界の困窮船員に支援や援助を差し伸べている ITF を高く評価し、

3. 以下を決議する。

- FOC への投資という各国のトレンドによる資本の投資を回避し、特にパキスタンのような途上国の船員の雇用機会創出のために、自国籍船へ回帰するよう各国政府に圧力をかける。
- 職員および部員のための無差別の訓練制度を一層減らす必要性をパキスタン政府に訴える。
- 南アジアの交通運輸における地域協力で、港湾と海運の役割を促進させるための 2006 年 12 月 14 日の海運協定を全面的に実施するよう、インドおよびパキスタン政府に訴える。
- 全ての新造商船に適切なカデットの居住スペースの確保を強制化するとともに、技術不足を防ぐために、新造船を含むあらゆる船舶のトン計算から除外することを求める。
- 基準以下船の追放のためにあらゆる努力を行う。
- 船員の虐待や犯罪人扱いを減らし、海運産業特有の疲労問題への対策・手段を講じる。

第 20 号決議：チリ国際船籍

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. ITF に加盟し、2013 年の ITF 米州地域総会に参加したチリの船員組合は、チリ政府がチリ船主協会と共にチリ国際船籍（RICH）を創設する計画を立てていることを非難し、
2. 次の通り、チリの海事組合に対する支援を改めて表明し、
 - この計画の影響を直接受ける船員団体との協議が行われていない、いかなる施策にも反対する。
 - チリ政府のこの施策は、チリ商船隊の何千人もの労働者の雇用を破壊すると確信する。
 - チリにおける RICH の導入は、自国籍船からこの新たな船籍への転換を促すと同時に、我々、労働組合が団体協約および何年にも及ぶ組合闘争を失うこととなる。
 - この施策は、チリ人船員の代わりに安価な外国人船員の雇用を許すものであり、特に、チリ人船員の賃金は、ITF の TCC あるいは IBF の賃金よりも約 34% 高いため、労働者間の社会的ダンピングを促すことに留意する。
 - 我々はこの施策の導入を非公式の情報源から知ることとなったこと、また、政府は当該作業部会において、影響を受ける船員組合への配慮を行っていないことを遺憾とする。
 - この種の施策は労働組合が検証できること、また、当該作業部会への船員の参加が考慮され、商船の発展と労働者への恩恵をもたらす社会条項が盛り込まれる限り、我々は、国民の適切な監視を受け、成長と発展を目指す、いかなる提案にも確固たる支援を行うことを認識する。
3. よって、自らの利益を擁護するチリの船員組織を全面的に支援するとともに、ITF 本部や地域事務所を通じて、チリ政府およびチリ船主協会に書簡を送付し、このような施策への反対を表明するよう、本大会に要請する。

第 21 号決議：内陸水運労働者のための ILO 条約

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 内陸水運は、最も環境に優しく、最も安価な交通運輸産業の一つであり（燃料費の安さは鉄道の 2～5 倍、自動車の 40～60 倍である）、産業の発展と共に、特に、途上国の大規模河川沿いの人口密集地域における質の高い雇用の増加につながることを認識し、
2. 大会決議第 41 号（第 42 回 ITF 大会、メキシコシティー、2010 年）が、内陸水運労働者のための国際最低基準の設置のための対策を講じることを要請していることを想起し、
3. 内陸水運労働者のための包括的条約とより詳細な勧告の採択を ILO に提起するよう、ITF に要請する。

第22号動議:漁業産業

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. 以下に留意する:

1. 漁業資源は食用たんぱく生産の重要な部分を占めている。世界の漁獲量は1950年には168万トンであり、1996年に8,640万トンでピークに達したことを想起しておく。2010年の世界の漁業生産量は1億5,500万トン、漁獲量は7,740万トンだった。
2. 欧州連合は中国、ペルーに次ぎ、第三の水産大国だ。2013年に欧州で消費された漁業生産物の7割以上が輸入されたものだった。
3. 漁獲の大部分が依然として違法・無規制・無報告（IUU）漁業に依存している。2008年9月29日に発表されたIUU漁業に関する欧州理事会（EC）規則1005/2008では漁獲量だけが考慮されるが、いかなる社会的要件も設定されていない。
4. 拡大する市場の需要と効果的な監視と管理策を実施することが困難なことがIUU漁業の従事者にインセンティブを与える要素になっている。
5. 2014年3月24日にEU理事会はベリーズ、コロンビア、ギニアなど、IUU漁業を実施していることが証明された国との水産物の貿易に関する一連の施策を発表した。これら3か国の旗を掲げる漁船の漁獲物がEU諸国に輸入されることはもはや許可されなくなる一方、EU加盟国の漁船がこれら3か国の水域で漁業を行うことも許可されなくなる。

2. さらに、「サブスタンダード（基準以下）」の国の旗を掲げる漁船に継続的な操業を許し、労働者を搾取して得た漁獲物を合法的な市場で売ることを許可する一方で、純粋な環境政策をもとに海洋を「保護する」ことは不適切かつ悲惨なことであることをさらに認識し、

3. あらゆる交通運輸労組が主張を行い、交渉する中で、企業の社会的な責任の文脈で推奨されているモデルに基づく新たなアプローチを採用することを提案する。

4. このモデルを活動家が理解し、実施するための訓練を促進するべきであり、訓練には継続的なグローバル化と交通運輸の規制緩和とともに発生する新たな課題を包括するべきである。

5. さらに、労働組合は尊敬される交渉相手としてのイメージを完璧なものとするため、長期的には交通輸送活動を中心に活動するボランティアグループ、ユーザーや消費者、環境保護団体、研究者や開発者のチームなどとも協力するすべを学ぶ必要があることも提案し、

6. ITF水産委員会は、世界の漁業産業で働く漁船員が耐え難い搾取、および（あるいは）甚だしい人権侵害に苦しめられている事態を憂慮していることにさらに留意する。このこともIUU漁業を大きく助長する要因となった。

7. 漁業産業におけるそのような許容できない慣行を見て見ぬふりをしている世界中の多くの水産会社や政府の行動を糾弾し、

8. 労働条件をディーセントな（人間らしい）レベルまで引き上げることともに、複雑な搾取や酷使と闘うという問題を労働組合の主要なアプローチとするべき点にも留意し、
9. さらに、漁船員の大半が真正な労働組合に加入していないことを認識し、
10. ITF が「漁獲から売り場まで（キャッチャー・トゥー・カウンター）」キャンペーンを、標的とする分野で漁船員を組織する際の労働組合の手段として維持することを提案し、
11. 水産業の便宜置籍船（FOC）に関する議論を進展させたり、セミナーを実施したりすることを含め（水産のITF インспекターの役割を発展させる活動の継続も含まれるだろう）、適切な資金を割り当てることをITF に求める。これにはITF ファミリーの一員として漁船員が利用する支援・援助システムの見直しも含めるべきだ。

第 23 号決議：新自由主義的鉄道政策

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 1980 年代末に最初に人気を博した、細分化・自由化・民営化の新自由主義的鉄道政策は、2008 年に世界を席卷した経済危機が、グローバル資本主義のための支配的イデオロギーのパラダイムとしての新自由主義の有効性に疑問を投げかけたにもかかわらず、依然として鉄道産業で推進的なトレンドとなっていることに留意し、
2. ITF 加盟の韓国鉄道労組（KRWU）が 2013 年 12 月に実施した 23 日間ストと、スト支援のために ITF および世界の組合が実施した国際連帯行動は、韓国政府による鉄道細分化・民営化の試みに対する闘争であるのみならず、世界の鉄道労働者が新自由主義的鉄道政策を前に、もはや引き下がることはないという宣言であることを認識し、
3. さらに、韓国政府と同様、各国政府や欧州委員会等の政府間組織が新自由主義的な鉄道改革を迫及しているが、組合がこれに反撃していることを認識し、
4. 各国政府や世界の鉄道産業の使用者が、公共の鉄道サービスを維持するために不可避である営業赤字を、労働者の雇用・労働条件を脅かす構造改革を実施するための口実にしていることを強調し、
5. 新自由主義的細分化・自由化・民営化によって引き起こされる諸問題を含む産業の傾向について情報交換したり、主要な使用者や政府を標的とする連帯行動を実施したりすることは、新自由主義的鉄道政策に反対する国内および国際の運動を強化するとともに、これらの運動をグローバルな運動にまとめるのに役立つことを強調し、
6. 以下を実施することで、新自由主義的鉄道政策への反対闘争を行っている世界の組合間のコミュニケーションと連帯を大幅に強化することを ITF 書記局および ITF 加盟組合に要請する。
 - 新自由主義政策反対闘争に従事したことがある、あるいは現在従事している鉄道労組間の定期的なコミュニケーションのためのシステムを構築する。
 - 特に、過去に新自由主義政策反対闘争を行ったことのある組合の経験が、現在同様の運動を行っている組合にとって重要な資源になる場合において、加盟組合間の情報・戦略交換を強化する
 - 主要な政府および使用者に反対する合同の連帯行動にコミットする
 - このような行動を動員・実施するためのシステムを構築する

第 24 号決議: メキシコシティの交通運輸と移動

2014 年 8 月 10-16 日にブルガリアのソフィアで開催された第 43 回 ITF 大会は、

1. 移動に関する問題は、世界の主要都市の無秩序な成長とは切り離して考えられないということに留意する。メキシコシティもその例外ではない。世界で 2 番目に過密な都市と見なされており、交通が経済活動に影響を与え、国際競争力を低下させ、何百万人ものメキシコ人の時間を奪い、結果として生活の質を低下させている。
2. メキシコシティの拡大(メキシコ国家統計地理情報局(INEGI)によると、2010 年には連邦区に 800 万人以上が居住していた)に伴い、移動、幹線道路の管理、交通運輸、そして生活の質への需要が高まっている。またメキシコシティの都市インフラの加速度的な成長は、環境を汚染する温室効果ガスの排出増加にもつながっており、その 76%は交通運輸に由来するものである。したがって交通運輸は、国際的な環境に対する圧力や関連する社会的影響を通じ、持続可能な開発という観点において多大な影響力を持っている。
3. メキシコ人は自宅から職場までの移動を効率的な交通運輸と輸送システムに頼っており、交通運輸と移動のしやすさは需要の根幹を成している。連邦区交通省(SETRAVI)によると、メキシコシティでは 1 日の移動者数が 420 万人に達し、一方で、連邦区内の交通運輸網は全長 1 万キロを超える。これらの数字は、メキシコシティのインフラがどれほど消耗し、また移動の問題がいかに重要であるかを証明するものである。
4. もう 1 つの要因は、走行する車両数の増加である。日々増加する車両数(2013 年には毎日 496 台が増加)によって、移動に 4~6 時間もかかるなど、より多くの時間を要するようになり、また心身にさらなる疲労を生みだしている。
5. 近代的で柔軟な交通運輸を目指す上で、メキシコシティの移動の問題は重要である。メキシコシティが 2013 年に「持続可能な交通賞」を受賞したこともあり、移動の問題は、意識向上と新しい移動文化創造のための公共政策に対する多大な関心を呼んだ。持続可能な移動というものが、交通手段としての自家用車の利用やエネルギー源としての石油の使用を減らすことで、今よりも経済・社会・環境的に少ないコストで人々や物資の輸送を可能にするシステムであるとするれば、それはすなわち現在と未来の世代の生活の質を守るために、人間の行動を変化させようとしていることを意味している。
6. 今やメキシコシティの交通運輸の重要性は明らかであり、早急な改革が必要な部門の 1 つである。ご存知のように、都市の損耗や渋滞の原因となっている自家用車という輸送形態が、市内の移動の 30%を占めており、それが開発交通という現象につながっている。一方、自家用車を使わない移動を魅力あるものにするため、公共交通や非駆動系交通への投資を推進する必要がある。

7. 現在、メキシコシティは、メトロ、ライトレール、郊外鉄道、トロリーバス、メトロバスや Mexibus (BRT)、エコバス、マイクロバス、ミニバス、タクシーなどの交通機関を通じて移動手段を提供している。その他、車の使用と大気汚染物質排出の削減に役立つ選択肢として、最近では自転車の利用もある。しかし、これらのサービスはさまざまな問題を抱えており、結果として公共交通は低品質で計画の不十分なものとなっている。
8. 以上のことから、持続可能な公共交通、つまり技術的に可能で、市民の移動需要を十分に満たし、迅速かつ円滑でシンプルな人の流れを生みだし、環境を汚染せず、制度的な支援組織があり、構築・長期的な維持が財政的に実行可能な交通運輸の推進と発展が、メキシコシティの本質的な要求の中心であると言える。しかし、最も重要な要素は人間に関わる部分である。
9. これらを達成するため、メキシコ路面電車労働者連合は、便利、安全、効率的、無公害の交通手段である路面電車、ライトレール、トロリーバスといった電動の交通ネットワークの発展を推進しており、また管理、維持、利便性、運行範囲、運行計画、安全の問題にも取り組んでいる。これらは、未来の移動を担う交通手段である。
10. 以上のことから、メキシコシティにおける前述の交通機関の利用促進のため、国際運輸労連 (ITF) に支援を求める。社会的、環境的な負担を最小化し、社会全体の利益を最大化するような移動モデルの構築が優先課題となる。電動の公共交通(トロリーバス、ライトレールやハイブリッドバス)は、著しく増加する自家用車や、環境を悪化させ、今では人命さえも犠牲にしているフランチャイズ化された無秩序な公共交通(マイクロバス、ミニバス、タクシー)に取って代わる将来の選択肢の1つと言える。これらを踏まえた上で、電気車両の台数を増やし、それにより環境への配慮を続けていく利点を強調するため、ITF のグローバルレベルの目的に即した形で、連邦区の行政の長であるミゲル・アンヘル・マンセラ・エスピノサ宛(gobiernodf@df.gob.mx)に書簡を送るよう求める。
11. 質の高い生活を実現することが、メキシコシティのずさんな交通計画の問題解消につながると認識している。世界の主要都市で交通形態が変化しているように、メキシコシティがすべての人にとって持続可能な交通運輸を重視し、人に優しい包括的な場所となるための都市設計構想、そして将来のニーズを十分に満たすような都市部での移動の必要性を強調する。

第 25 号決議：日本航空による不当解雇

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 日本航空（JAL）が会社更生法のもとに更生計画を進める中、84 名の客室乗務員と 81 名の運航乗務員が解雇され、解雇された 165 名のうち、客室乗務員 71 名、運航乗務員 70 名が解雇無効を求め、東京地方裁判所、次いで控訴裁判所にそれぞれ訴訟を起こしたことを認識する。本大会はまた、東京高等裁判所が東京地方裁判所の判決を支持し、165 名の解雇は有効であるとの判決を、客乗裁判では 2014 年 6 月 3 日に、乗員裁判では 6 月 5 日に下したことに留意する。
2. 東京高等裁判所が 2012 年 6 月に出された ILO 勧告について客乗判決では一切触れず、乗員裁判においては『本件に関して何らかの具体的措置を我が国の国家機関に要請するものではなく、労働組合において中心的役割を担ってきた者を解雇してはならないという内容のものとはいえない』と述べていることを留意する。
3. JAL の当時の最高経営者が「経営上解雇の必要がなかった」と証言し、「人員削減目標を達成していた」との被解雇者側の立証の当否が明らかにされないままに、裁判所が更生計画に人員削減が書かれていることを根拠に解雇有効との判決を下したことに留意する。
4. 会社更生計画が履行される過程で生じた人員削減策に関して、裁判所による十分な証拠調べが尽くされずその結果として事実認定を誤るような場合には、労働者の基本的権利が侵害され損なわれる可能性があることを憂慮する。
5. 裁判所が「整理解雇の人选基準」として「年齢」と「病歴」を合理的と判断したことについて留意する。
6. 被解雇者の中に現職の委員長及び多くの労働組合活動家が含まれ実質的に労働組合の弱体化を招いていることに憂慮する。

7. この解雇問題が ITF 及び IFALPA を含む支援を受けて ILO 結社の自由委員会に申し立てを行い、同委員会から日本政府対して「会社と労働組合が復職について交渉をするよう指導する」勧告が出されていることに留意する。
8. JAL の不当解雇以降、これまで 1820 名の客室乗務員を採用し、現在新人パイロットの公募を開始する一方、被解雇者の職場復帰にむけた労働組合との交渉が実質的に行われないことに留意する。
9. 本大会は日本政府に対しては ILO 勧告の履行を、そして JAL に対しては早期全員の復職を求める JAL 被解雇者の闘いを引き続き支援することを決議する。

第 26 号決議：MH17 後の航空の安全と保安

8月10日～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. クアラルンプールからアムステルダムへ向かうマレーシア航空 MH17 便が 2014 年 7 月 17 日に墜落した悲劇に世界の交通労働者が大きなショックを受けていることを認識する。
2. 我々の兄弟姉妹が何ら罪のない犠牲者 298 名に含まれていたことや、このテロ行為の影響が世界中の ITF 加盟組合に直ちに及んでいることを考慮する。我々の心は、この悲惨な出来事の影響を受けた全ての人々と共にある。
3. MH17 便の墜落の責任が誰にあり、これは明らかにテロ行為であり、適切な捜査が実施され、科学的な判断が行われるべきであると考えます。航空事故調査官には、残骸の痕跡から墜落原因を特定するために必要な手段と条件が与えられるべきである。
4. MH17 便の悲劇的墜落の前に、ウクライナ軍用機が撃墜され、紛争地域の上空を飛行する危険性が既に指摘されていたものの、この危険なルートの飛行禁止措置は出されていなかったことに留意する。紛争開始以来、多くの航空会社がこの地域の飛行を自主的に回避していたが、迂回することで燃料費がかさみ、減益を意味することから、回避を選択しなかったものもあった。
5. 航空業界が進む国際的な自由化、規制緩和、熾烈な競争を背景に、ここ 20 数年間、容赦なきコスト削減が行われてきたことを考慮する。これらの厳しい市場環境の中で、多大な商業的圧力を背負った航空会社は、利益と競争力を守るために、労働者や旅客の命を危険にさらす等のリスクを冒すこととなる。
6. 飛行ルートの保安・安全のアセスメントを危険にさらす大規模かつ長期的な武力紛争を回避するための適切な手続きを考案し、個々の航空会社の判断に委ねることのないようにすることを ICAO に要請する。今日のグローバル化した世界においては、

ICAO 理事会が航空労働者および旅客の保安・安全を確保するための決定を許されるべきである。

7. 各国政府、業界、航空労組間の新たなレベルの協力を求める。航空運送事業の日々の現実に直面している人々や、自らの命が危険に晒されている人々の声を適切に反映させることが不可欠である。

第 27 号決議：マレーシア航空

2014 年 8 月 10～16 日にソフィア（ブルガリア）で開催された第 43 回 ITF 世界大会は、

1. 未だ解決を見ていない MH370 便の行方不明事件から 5 か月も経たないうちに、東ウクライナで MH17 便が悲劇的な墜落に遭ったことにより、マレーシア航空が再び混乱に陥っていることを考慮し、
2. マレーシア航空の労働者に思いを馳せ、連帯を差し伸べる時であることを認識し、ITF 加盟組合の組合員は、客室乗務員乗務員であれ、地上勤務員であれ、15 名の客室乗務員を含む 298 人のむこの人々の命を奪った恐ろしい墜落事故に個人的に心を痛めている。
3. 現在、マレーシア航空の将来に疑念が持たれているが、そのようなことがあってはならない。またもや、外部的ショックがもたらす経済的な影響により、個々の航空労働者が苦しめられている。雇用や労働条件の面で航空労働者が直接的につけを支払うことが当然視されている。
4. また、マレーシアの国際貿易は航空や航空労働者に依存しており、マレーシアの経済のかなりの部分が航空サービスに依存していることを考慮し、政府がこれ以上深刻な経済的影響を避けたいのであれば、国の航空産業の中枢を担っている国営航空を保護する必要がある。
5. 航空産業がこれ以上テロ行為の犠牲になることを許すべきではないため、公共の利益のための前向きな方策を取ることをマレーシア政府に求める。世界中の航空労組の仲間の一員として、マレーシア政府が決意をもって積極的に航空産業を支援することを期待する。
6. 航空輸送はもはや単なる商業サービスと見なされるべきではない点で合意することをマレーシア政府と世界中の政府に求める。航空産業は保安コストが高く、政治情

勢に脆弱であるが、このことは、航空輸送が特別な取り扱いを受けるべきことを意味している。

7. 悲しみに暮れているマレーシア航空の労働者の雇用と労働条件を守るため、マレーシア政府と ITF 加盟のマレーシア航空従業員労組（MASEU）が協力し、マレーシアに相応しい効果的かつ適切な解決法を見出すよう求める。