

【事実の概要】

1967年9月、フランスにおいてエアバス（Airbus）と呼ばれる大型航空機の生産のための国際コンソーシアムとしてエアバス製造（Airbus Industrie）の設立登記が完了した。エアバス製造には、フランス、スペイン、イギリスの企業（それぞれ Aerospatiale, Société Nationale Industrielle, Construcciones Aeronauticas, British Aerospace）と共に、ドイツのドイツエアバス社（Deutsche Airbus）が参加した。ドイツエアバス社は国営企業メッサーシュミット（Messerschmidt-Bölkow-Blohm, MBB）の子会社で、コンソーシアムであるエアバス製造にドイツが参加するために設立されたものであった。

このコンソーシアムは、参加各社がエアバス製造の枠組みのなかで経営に参画し、利益配分を受けると同時に、主要部品はドイツエアバス社と他の英仏参加企業がそれぞれの国内で製造し、フランスの Aerospatiale社で完成品に組み立てるという仕組みをとっていた。

なお、将来はハンブルグで完成品に組み立てるという計画もあった。

1989年3月に、ヨーロッパ共同体委員会は、ダイムラーベンツ（Daimler Benz）との合併の形によるMBBの民営化を認可した。この民営化プログラムの一環として、ダイムラーベンツの子会社となるドイツエアバス社のエアバス生産プログラムへの参加、すなわちドイツエアバス社の生産する部品のエアバス製造への引渡し（ドル建て）について、ドイツ政府が一定額の為替差損を補填するという取り決めがドイツ政府とドイツエアバス社間で1989年11月に結ばれた。これは、ドイツ政府・ダイムラーベンツ・MBB間の枠組み協定に基づくものであった。

1989年3月20日に、アメリカ政府はこの為替差損補填スキームについて、「補助金・相殺措置協定」（補助金コード）第12条に基づく協議をヨーロッパ経済共同体（EEC）との間で行うことを要請した。両者間で協議を行ったが解決されなかったために、同年12月11日にアメリカ政府は調停（同第13、第17条）のために問題を補助金・相殺措置委員会に持ち込んだが、解決できなかった。そこで、1991年2月14日に、アメリカ政府は、この為替差損補填スキームが補助金コード中の「輸出補助金の例示表」（例示表）（j）に該当し、同第9条によって交付が禁止される輸出補助金に当たるとし

て同第18条に基づいてパネルの設置を要求し、3月6日に補助金・相殺措置委員会はパネル（小委員会）設置を決定した。

パネルでは、付託事項についてアメリカ、E E C間で合意できず、そのために補助金・相殺措置委員会は、標準形式に基づいて、一般協定の関連規定上の紛争当事者の権利義務を補助金コードによって解釈適用を行い、認定することをパネルの付託事項とした。

パネル手続きでは、当事者は次の諸点について各々の主張を展開した。第1は、パネルの管轄事項について。E E Cはエアバス貿易に限定されるべきであるとし、それに対してアメリカはドイツの為替差損補填スキームが対象であると主張した。第2は、ドイツの為替差損補填スキームの補助金性について。アメリカはこのスキームが「外国為替の変動の危険に対処する制度の長期的な運用に係る経費及び損失を補てんするための料率としては明らかに不十分な料率」（例示表（j））の保険制度である性格づけてその補助金性を肯定した。それに対してE E Cは、ドイツのスキームがそもそも保険制度に該当せず、たとえ該当してもその料率が「経費及び損失を補てんするための料率としては明らかに不十分な」ものではないと反論した。第3は、ドイツのスキームが対象とする取引について。アメリカは、スキームの対象たるエアバス部品が国境を越える以上、輸出に当たると主張した。それに対して、E E Cは、ドイツ・エアバス社からエアバス製造への部品の移転はそもそも販売ではない、また販売だとしても補助金コードがE C域内取引を対象とするものではないと反論した。E E Cの后者の反論に対して、E E Cの議論は根拠を欠き、またE E C加盟国が消滅するほどにはE E Cの統合は進んでいないと再反論した。第4に、ドイツのスキームの輸出指向性について、アメリカは肯定し、他方E E Cは否定した。

1992年3月4日に、パネルは以下のような判断を下した。

【報告要旨】

1. 判断対象

アメリカは為替補填スキームじしんを問題にしており、アメリカの補助金・相殺措置委員会への付託はエアバスに限定されていない。

2. 輸出補助金該当性

A. 補助金協定9条及び補助金コード・輸出補助金例示表（j）は通常の意味に従って解釈しなければならない。

(j) は輸出補助金について、1) 外国為替の危険に対処する制度 (exchange risk programme)、2) 長期的な運用に係る経費及び損失を補填するための料率としては明らかに不十分な料率という2つの条件を示した。

1) については、政府企業間の契約または協定によって、直接的であれ間接的であれ、為替変動の効果を緩和し、または補填するためのスキームであればいかなるものも含む。

2) の「不十分な料率」については、政府に正味の負担を負わせる場合には「不十分な料率」にあたる。また2) の「長期的な運用に係る経費及び損失」についても、以下の理由により、為替補填スキームの制度が該当する。第1にドイツエアバス社に提供された資金について、ドイツエアバス社がドイツ政府に対して利息を支払わないこと。第2に「長期的な運用に係る経費」に該当する為替補填スキームの運用コストの償還に関する仕組みがなく、ドイツ政府がそれを負担すること。第3に基金の償還は、ドルの対マルク交換率が一定額以上に上昇することが条件となっており、その額まで上昇しなければ提供された資金が償還されないこと。

B. (j) の該当性は、それが輸出に対して与えられるかどうかによって決定される。本件のスキームでは、部品供給の対価としてエアバス製造のドイツエアバス社へのすべての支払いに適用される。

一般協定上、輸出とは、物品が一の締約国の領域から他の締約国の領域へ移動することをさす。

そこで何が国境 (border) として妥当かが問題になる。補助金コード第9条は一般協定16条4項の解釈規定であり、一般協定の締約国がドイツであることを考えると、国境がボーダーとして適当である。また東京ラウンドの主要な目的は、非関税措置の許容基準の厳格化である。補助金協定の署名者は、一般協定上禁止される補助金を許容する意図も法的権利もなかったと考えるべきである。またEC域内取引であっても、対象製品の第3国の生産者に影響を与え、さらにEEC加盟国間の取引も輸出と捉えている。

C. 1社内でも異なる国への物品の移動は輸出にあたる。国際コンソーシアム内の関係は、問題の取引が輸出か否かを決定する際の基準たりえない。

D. ドイツのスキームは対象製品の輸出にのみ適用されるものである。

3. その他の要件

A. 将来、組立工程はハンブルグで行うとされるが、補助金の有無の認定は現在の時点で

行うのが妥当である。第1に輸出補助金は同一または近接した時点を価格比較時点として採用する。第2に国内購入希望者が現にいてもこのスキームから利益をうけることはない。第3に将来の可能性を考慮すべしということになると、政府が明示的に将来の適用可能性を否定したときにのみ輸出補助金に該当することになり、抜け穴を認めることになる。

B. 輸出指向性を要件に入れることは次の理由から不適當である。第1に、補助金コード第9条には輸出指向性を要件とする根拠はなく、また輸出補助金の定義および輸出補助金の網羅的要件についての一致はない。第2に、例示表から黙次的な要件を探るとした場合にも考慮しうるのは、一般協定第16条4項を繰り返す(1)だけであり、特別な要件には言及していない。第3に、補助金協定の起草者は一般的な定義を提案しようとしたのではなく、文言のみによるという形式的方法を選択した。

4. 航空機への輸出補助金該当性

航空機の販売はドイツエアバス社への支払いを引き起こすが、支払いを引き起こすかどうかは問題ではない。また製造される航空機はこのスキームによって国内、外国を問わず廉価で販売される。したがって、ドイツの為替補填スキームの航空機への適用については、例示表(j)にはあたらない。

【解説】

1. 本パネル判断は、ヨーロッパ共同体の反対のために現在まで採択されていない。反対のおもな理由は、EECが、パネル判断の本来の対象が航空機への補助金であって航空機部品ではなく、またヨーロッパ共同体加盟国間の産品移動を輸出と捉えたパネルの判断を不適當と考えていることである⁽¹⁾。ただし、ドイツの為替補填スキームの適用は1992年1月に停止され、その後廃止された⁽²⁾。

2. 当初でアメリカが問題にしたのは、エアバスへのドイツの為替補填スキームの適用である。しかし、エアバスとの関連では、パネルがいうように為替補填スキームは補助金コードによって禁止された輸出補助金には当たらない⁽³⁾。そこでドイツエアバス社の製造部品との関係で、為替補填スキームの違法性が問題とされた。

この点は、すでに付託事項(terms of reference)を決める際にアメリカ・EEC間で争われ、結局、補助金・相殺措置委員会が標準形式に則って決定したいわくつきのものである。パネルは、与えられた付託事項について判断を下したのであり、パネルの手続きに

法的瑕疵があるのではない。問題があるとすればパネル付託事項を決定した補助金・相殺措置委員会のアメリカ・E E C間の紛争の捉え方である。しかし、アメリカがドイツエアバス社の製造部品を問題にできないわけではなかろう。紛争の対象がアメリカの協議要請時点とパネル設置要求の時点とで違おうとしても、それゆえにアメリカの主張の対象を前の時点のままにしなければならないという理由はないと考えられるからである。

3. ドイツからフランスへの部品の移動を輸出と解釈した点は、ヨーロッパ共同体と加盟国を一般協定および補助金コード上どのように位置づけるかという点と関わる。一般協定第24条は「関税地域は、……それぞれ締約国として取り扱うものとする」と規定する。しかし、一般協定にはE E C加盟国が締約国として加わり、E E Cじしんは締約国ではない。他方、ヨーロッパ共同体裁判所は、過渡期間終了後はE E CじしんがE E C加盟国の一般協定上の地位を継承したと判示し⁽⁴⁾、ガットの主催する多国間交渉には、E E Cが参加し、E E Cの権能の範囲内の事項に関する協定には、E E Cが単独で協定に加わっている――E E Cのみの権能で対応できない「技術的貿易障害に関する協定（スタンダード協定）や航空機協定には、E E Cとともに加盟国も協定の当事者となる「混合協定(mixed agreement)」方式が採用されている――⁽⁵⁾。

本件で問題になった補助金コードもE E Cが単独に加わっている協定である。しかし、現在でも一般協定上の締約国としての地位はE E C加盟国が維持し――実際にガットの予算委員会には加盟国が参加している――、またE E Cが協定交渉、さらには協定に加わる場合も、E E Cは一般協定の締約国たるE E C加盟国に代わって行動していると解する余地もある。

E E Cは、一般協定上想定されている関税同盟の条件を完全には満たしていない。本パネルは、一般協定以下の諸協定上は、たとえE E Cが協定の当事者であっても、真の意味での協定の権利義務の帰属者は加盟国であり、E E Cは加盟国に代わる代理機関として参加していると判断したと解釈すべきである。これは、先のヨーロッパ共同体裁判所の立場、さらにはE C委員会の立場と矛盾しており、E E Cの反発は相当に強いものと考えられるべきであろう。

4. 輸出指向性を補助金の要件と考える点について、パネルは例示表を形式的に捉えるべきことを主張する。しかし、「例示」という文言が示すとおり、そこに掲げられた項目のみが輸出補助金に当たるというわけではなく、むしろその例示表の各項目の基礎には何らかの規制原理があると考え、それを類推適用すべきだと考えられる。

しかし、そうだからといって、規制原理を考慮することによって輸出補助金を例示表より制限することとは別であり、パネルの趣旨は規制原理の考慮によって例示表を制限的に解釈するべきではないということであろう。

〈注〉

- (1) GATT Committee on Subsidies and Countervailing Measures(SCM/M/59), pp.17-26.
- (2) *Ibid.*, p.28; *op.cit.*(SCM/M/62), p.21.
- (3) 東京ラウンドでは、補助金コードとは別に、「民間航空機貿易に関する協定」（航空機協定）が結ばれ、そのなかに補助金に関する規定があるが（6条）、補助金コード以上の義務を締約国に課しているわけではない。
- (4) International Fruit Company Cases 41-44/70, ECR 1971, p.421.
- (5) ガットにおけるE E Cの法的地位については、Ernst-Ulrich Petersmann, "The EEC as a GATT Member-Legal Conflicts between GATT Law and European Community Law," in Meinhard Hilf *et al.* ed., *The European Community and GATT* (1986), pp.32-39. 参照。

（小寺 彰）