

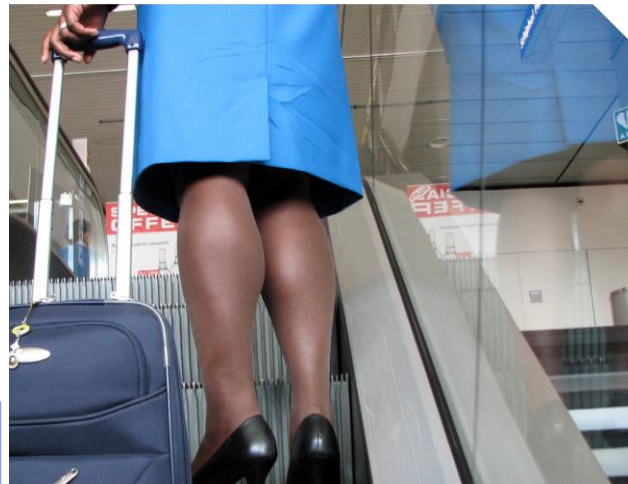
▶ ILO産業別概況

2020年4月9日

COVID-19と民間航空

感染症とそのパンデミック（世界的大流行）は「かつてない深刻な影響や先行き不透明感」を民間航空セクターにもたらす¹。COVID-19の感染拡大を防ぐために、フライトの欠航が相次ぎ、また各国で旅行制限・禁止が実施されており、それにより国際旅客便のほとんどすべてが運航停止状態となっている²。貨物便の運航は、必要な治療薬や医療機器の輸送、急を要する原材料の世界的な供給網の維持を担っており、COVID-19対策手段であるにもかかわらず、航空貨物の輸送にも制限が課せられている例もある³。

影響は民間航空産業の労働者にも及ぶ。航空会社や空港はCOVID-19の世界的大流行がもたらす様々な課題に直面している。コスト削減策により、民間航空産業における雇用やディーセント・ワークに影響が出ると予想される。



アムステルダム・スキポール空港の客室乗務員

▶ 1. COVID-19による影響

COVID-19の影響は、過去に伝染病がもたらした影響とは様相が異なるだろう。国際航空運送協会（IATA）によれば、SARS、H1N1、MERSなどの感染症は流行発生から1～3ヶ月後には流行のピークを迎え、旅客需要も6～7ヶ月で流行前の水準に戻っていた⁴。今回は、感染終息後も少なくとも半年は旅客需要が回復しない可能性がある⁵。

COVID-19は民間航空需要に深刻な影響を及ぼしており、今後航空各社は大幅な減収減益を余儀なくされるだろう。すでに実施されている厳しい移動制限や今後予想される世界的な景気後退により、2020年における業界全体の旅客収入は2,520億米ドルの減収となり、前年比で44%減となるとIATAは予測している⁷。

1 International Air Transport Association (IATA) (2018). [Future of the airline industry 2035](#), p. 7.

2 Ghosh, I. (2020). [This chart shows you how airlines are being grounded by COVID-19](#), World Economic Forum, 21 March.

3 IATA (2020). [Air cargo essential to fight against COVID-19](#), Press Release No. 14, 17 March.

4 Pierce, B. (2020). [COVID-19-Updated impact assessment of the novel Coronavirus](#), IATA, 5 March.

5 Pierce, B. (2020). [COVID-19: Updated impact assessment](#), IATA, 24 March.

6 On 5 March, IATA's original worst cases scenario amounted to a US\$113 billion loss. But on 24 March, IATA revised its estimates.

7 7 Pierce (2020). [COVID-19: Updated impact assessment](#), op. cit., 24 March.

民間航空セクターは全世界で計1,020万人の労働者を直接的に雇用している⁸。それには、航空機のパイロットや客室乗務員、空港職員、空港内のレストランや売店、航空機メーカー、航空交通管制業務などが含まれる。さらに、民間航空セクターは、サービス業や旅行業などの様々な関連部門において、6,550万人の雇用を生み出している⁹。「付属文書I」に民間航空セクターが直接的に雇用している労働者数および関連セクターの労働者数を主要国別と全世界計で示した。

- **移動制限:** 一部地域で実施されている移動制限により、労働者が職場に通うのが困難となる可能性がある。また到着地や乗り継ぎ地での移動制限に関する情報をパイロットや客室乗務員に適切に提供することは重要である

雇用に与える主な影響

パンデミックは、瞬く間に雇用に深刻な影響を及ぼしている。フライトの運休や運航制限はすでに労働市場に影響を与えており、雇用喪失や航空各社が実施するコスト削減策という形になって現れてきている。業界内の対応は様々で、直ちに一方的な措置を講じるものから、検討し協議の上対策を講じるものまである。

COVID-19が雇用に及ぼす影響には以下が挙げられるが、これだけに限らない。

- 勤務時間の短縮に関する労使合意
- 減給に関する労使合意
- 一方的な減給
- 有給休暇や無給休暇に関する労使合意
- 新規採用の凍結
- 一時解雇

職場でのその他の影響

パンデミックは、民間航空セクターの職場にも影響を及ぼしている。例えば、この業界の労働者は職業上の様々なリスクにさらされている。COVID-19に起因するフライトの混乱や運休、運航制限は、以下の問題を引き起こす可能性がある。

- **客からの暴力やハラスメント:** フライトの遅延や欠航、運賃払い戻し手続きなどで、乗客の不満や怒りが航空会社の職員に向けられる可能性がある
- **職場の安全性への不安:** 清掃手順や、場合によっては個人保護具は、感染拡大の防止に寄与するとともに、乗客や職員が安心して航空機を利用できる環境を取り戻すためにきわめて重要である
- **不十分な情報とストレス:** 従業員への頻繁なコミュニケーションや十分な情報提供は、誤った情報が職場に広がるのを防ぐためにきわめて重要である
- **偏見や差別:** ウイルス検査や感染者の隔離にあたっては個人情報保護の方針を実施する

⁸ Air Transport Action Group (2018). [Aviation benefits beyond borders](#).

⁹ *ibid.*

▶ 2. 政労使とパートナーの対応

政労使関与による対応はパンデミックが労働者に与える影響への対処において有効であろう。加えて、「民間航空セクターにおいて現下の状況に合った成果があり受け入れられるビジネスモデルを実現するためには、社会対話が効果的かつ望ましい手段であることに明白な証拠」がある¹⁰。

民間航空セクターにおける国際的枠組みとリソース

民間航空セクターはこれまでも伝染病やパンデミックに直面した経験があり、それらに対処する有益なしくみや手段を作成してきた。様々なガイドラインに加え、国際的、国内的、関係者横断的な連携のしくみや手続きがあり、感染症の流行に際して、各国の関係当局や航空会社に指針を示すものとなっている。代表的なものは以下の通り。

- 伝染性疾患の航空輸送を通じた伝播を防止する協力計画 (CAPSCA)¹¹: COVID-19に関する公式ウェブサイト
- 国際民間航空機関 (ICAO): COVID-19に関するQ&Aウェブサイト
- 世界保健機構 (WHO): COVID-19のパンデミックに関するウェブサイトおよび「COVID-19の感染例または感染拡大を制御するために、民間航空セクターにおいて運用上考慮すべき事項 暫定指針」(Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation Interim guidance) (3月18日発表)
- ICAOとWHOはCOVID-19に関する共同声明を発出し、加盟国に対しCAPSCAへの拠出金を増額し、同プログラムの指針および助言に従うよう求めた
- IATA指針: IATAでは、航空会社、客室乗務員、整備士、貨物・手荷物取扱スタッフ、空港グラウンドスタッフ、清掃員が従うべき、非常事態への対応に関するガイドラインをいくつか公表している

- 国際運輸労連 (ITF) は、前述の「IATA指針」を参照した助言を公表している
- 国際定期航空操縦士協会連合会 (IFALPA) は乗員のための指針を公表している
- 地域レベルでは、欧州航空安全機関 (EASA) が「COVID-19に関するEASA指針: SARS-CoV-2パンデミックに関連した乗務員管理に関する指針」(EASA Guidelines - COVID-19: Guidance on Management of Crew Members in relation to the SARS-CoV-2 pandemic) を公表している

行動に向けた提言

▶ IATA

パンデミックのリスク増大に伴い、感染症に対処するためには世界的な連携がより一層重要になっている。IATAは、広範囲にわたるガイダンスと運用手順を公表し、民間航空業界に警戒と準備を怠らないよう呼びかけている。同時に、対応策がWHOのガイダンスおよび国際保健規則に沿ったものとなるよう、すべての関係者、特に各国政府が果たす役割がますます重要になることを強調している¹²。また、IATAは、各国の関係当局に対して、COVID-19の感染拡大が民間航空業界に与える深刻な影響を緩和するための対策を講じるよう提言を行っている。具体的には以下の通り。

- 空港の発着枠に関するルールを世界的に一時停止¹³: 通常、航空会社は、自社に配分された空港発着枠の最低8割を充足する便数を運航しなければならないルールがある (use it or lose it)。このルールを一時停止することにより、航空会社は旅客需要の実情に合わせた運航能力の調整が可能となる。
- サプライチェーンを維持するために、航空貨物をCOVID-19に関連した移動制限の対象外とし、貨物の移動に関する障害を取り除く¹⁴: 空港への暫定的な運輸権を認めることで、医療用品の輸送に支障が生じている状況を緩和できる可能性がある。

¹⁰ Harvey, G. and P. Turnbull (2009). Sectoral coverage of the global economic crisis: The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry. Sectoral Activities Department, ILO, Geneva, p. 15.

¹¹ CAPSCA is an ICAO global programme to improve preparedness planning and response to public health events that affect the aviation sector, such as an influenza pandemic or a nuclear power plant accident.

¹² IATA (2018). Future of the airline industry 2035, op. cit.

¹³ IATA (2020). IATA requests global suspension of slot rules due to coronavirus, Press Release No. 8, 2 March.

¹⁴ IATA (2020). "Air cargo essential to fight against COVID-19", op. cit.

- 8 乗客の権利に関する規定を部分的に緩和することで¹⁵、フライトがキャンセルされた場合でも、航空会社は乗客にチケット代金を払い戻す代わりに予約の変更に応じたりクーポン券を提供したりできるようにする。
- 9 政府による財政的支援の提供: IATAは、各国政府に対して、航空会社およびその従業員に、緊急の、また中・長期的な包括的救済策を講じるよう求めている。航空輸送サービスが今後継続できるかどうかは、これらの救済策にかかっている部分が大きい。救済策には以下が含まれる¹⁶。
 - 流動性を支援するための直接的な金融商品
 - 政府または中央銀行による融資、融資保証、社債市場支援
 - 税負担の軽減
- 10 料金の支払猶予¹⁷: 主として、空港使用料と航行援助施設利用料の猶予

▶ ITF

国際運輸労連は、COVID-19の影響が進みそれが回復に向かう間、積極的に事態に関与することを呼びかけている。ITFの行動に向けた一般的提言は5つの分野について以下のような原則を含んでいる¹⁸。

- COVID-19対策の実施に欠かせない労働者の保護
- 健康・安全第一
- 全労働者の所得を守る
- 政府主導による景気刺激策
- 持続可能なサプライチェーンの維持

これらの一般的原則に沿って、ITF民間航空部会は、行動に向けた提言、提案、助言¹⁹を各国政府および航空セクターの使用者に向けて発出した。その詳細は付属文書IIを参照のこと。

各国の対応

2020年4月7日現在、民間航空セクターに対する対策には、ほとんどの国で政府からの融資または金融支援策が含まれている。一般公開されているオンライン情報から各国の状況をまとめると以下ようになる²⁰。

▶ ブラジル^{21, 22}

政府が提案している施策は以下の通り。

1. 各種料金の支払猶予（航行援助施設利用料、空港施設内売店などの営業に関連する費用、キャンセルされたフライトのチケット代金払い戻し）
2. 金融ツールの提供—特別な取引限度額
3. 2020年10月末まで発着枠割り当てルールの解除
4. 雇用契約の全般的な一時停止。暫定命令MP927により、雇用契約を最長4ヶ月まで一時停止できる

▶ 欧州連合（EU）^{23, 24}

EUは空港の発着枠に関するルール（「80-20ルール」）を2020年夏が終わるまで一時停止することとした。

前の気候行動担当欧州委員が、民間航空セクター向けの金融支援策は温暖化に関連した条件を付すべきであると勧告した。

▶ ノルウェー²⁵

ノルウェー政府は同国の航空会社に対し総額2億7000万米ドルの融資保証を提供した。

¹⁵ IATA (2020). [Remarks of Alexandre de Juniac at the IATA media briefing on COVID-19](#), Pressroom, 17 March.

¹⁶ *ibid.*

¹⁷ *ibid.*

¹⁸ ITF (2020). [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 23 March.

¹⁹ ITF (2020). [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 April.

²⁰ The table has been prepared for information purposes only. Actual measures and official documents may differ.

²¹ IATA (2020). [IATA thanks Brazilian Government for supporting aviation industry in face of COVID-19](#), Pressroom, 20 March.

²² 22 Web24News (2020). [Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months](#), 23 March.

²³ 23 IATA (2020). [Statement: EU waives slot use rule for summer season](#), Pressroom, 27 March.

²⁴ Coffey, H. (2020). [Airline bailouts must be 'conditional' on carriers lowering emissions, says EU climate commissioner](#), The Independent, 02 April.

²⁵ Powley, T. (2020). [Norwegian air rescue highlights dilemmas for governments](#), The Financial Times, 20 March.

▶ ニュージーランド²⁶

ニュージーランド政府は同国の主要航空会社であるニュージーランド航空に対し5億900万米ドルのスタンドバイ融資を提供することに同意した。

▶ シンガポール²⁷

金融支援策：シンガポール航空は190億シンガポールドル(130億米ドル)までの政府の資金提供を受けられることになった。支援の条件(特に、同社の従業員も恩恵を受けられるかどうか)の詰めが残っている。

▶ 米国²⁸

条件付きの金融支援策は以下の通り。

1. 米国の航空会社に、融資と給与助成半々の総額580億米ドルの支援を行う
2. 融資の返済が終わった後、最低1年間は自社株式の買い戻しや株主への配当を禁止し、役員報酬を制限する
3. 金融支援を受けた航空会社は、2020年9月まで従業員の解雇や一時帰休が認められない

²⁶ *ibid.*

²⁷ Al Jazeera (2020). [Singapore Airlines gets \\$13bn lifeline as airlines beg for help](#), *Al Impact/Airlines*, 27 March.

²⁸ Slotnick, D. (2020). [Airlines will get the \\$60 billion bailout they asked for in the \\$2 trillion coronavirus stimulus bill that Trump signed into law. It also prohibits layoffs, stock buybacks, and dividends](#), *Business Insider*, 27 March.

▶ 3. ILOのツールと対応

民間航空セクターには、海運セクターと異なり、国際的な規制の枠組みが整備されていない。海運セクターの「海洋の自由」に関する合意に相当するものが航空セクターにはない²⁹。1944年のシカゴ会議で、空の自由に関する基本的な多国間合意が実現したものの、基本的には関係各国が個別に協議して二国間協定³⁰を締結することになっている³¹。1990年代には様々な試みがなされたものの、依然として世界貿易機関(WTO)の「サービスの貿易に関する一般協定」に航空輸送サービスも含めるとの合意は実現しなかった。結果として、航空会社はいわゆる「国籍条項」の規制を受けることになった³²。この国籍条項と利益性の大幅な低下により、航空セクターにおける労働問題に関する国際的指針策定が1945年以降滞ったままである。

航空輸送サービスは、「各国の自由に基づくビジネス」である。1944年に締結された「国際民間航空条約」(シカゴ条約)の乗務員の問題に関する付属文書は主として安全確保と訓練に重点を置いており、乗務員の労働条件に関する決定は、加盟国がそれぞれの国の労働法に基づいて行うこととしている³³。そのため、航空セクターにおけるディーセント・ワークに関する国際的な規制に関するガイダンスの策定はなかなか進まなかった。

国際労働基準

国際労働基準は、政策対応と持続可能かつ公平な経済の回復のための、実証済みの基礎を提供するものである³⁴。今日では、国際労働基準とILOのディーセント・ワーク・アジェンダ(雇用、社会的保護、社会対話と権利)が国連の「2030アジェンダ」の柱となっている³⁵。また、ILOは、仕事の世界に関して、民間航空セクターを含む労働市場の急変との関連で、助言とガイダンスを提供してきた。しかしながら、ILOは民間航空セクターに特化した文書やツールは持ち合わせていない³⁶。

ILOでは、COVID-19の世界的大流行に関して、指針と技術注記を公表しており³⁷、それを図1に示す。

²⁹ See the [United Nations Convention on the Law of the Sea](#) (1982). Prior to the adoption of the Convention, centuries of case law had already developed the doctrine of “freedom of the seas”.

³⁰ And its additional Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 83bis], signed at Montreal on 6 October 1980. ³¹ Debag, K. (2014), “The geopolitics of air transport”, in Goetz, A. and L. Budd (eds.), *The geographies of air transport*, Routledge, New York.

³² *ibid.*

³³ But they can seek finance from international investors. For example, the “[Aircraft Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment](#)” (2001) allows airlines to reduce borrowing costs and access international finance. The international aircraft registration system set out in the Protocol has increased the efficacy of rights for international investors, lessors and operators of maintenance and repair organization (MRO) services. See: Fenech, T. (2015). [Ship & aircraft finance](#), Powerpoint presentation.

³⁴ ILO (2020). [Why International Labour Standards matter in a public health crisis](#), video, Geneva, 27 March.

³⁵ Ryder, G. 2019. [ILO Speech as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#), 10 April.

³⁶ The ILO has held joint and tripartite meetings on civil aviation in 1956, 1960, 1974, 1977, 1979, 1990, 2002 and 2013 at which conclusions and points of consensus were adopted, although two meetings of experts on civil aviation did not adopt an outcome (the 1956 and 1990 meetings).

³⁷ As of 7 April 2020, these include: [COVID-19 and world of work: Impacts and responses](#), 18 March; [New guidelines to help employers support families during COVID-19](#), ILO and UNICEF, 30 March; [Social protection monitor on COVID-19](#), updated on 6 April; [ILO standards and COVID-19 \(coronavirus\)](#), 27 March; and ILO Monitor 2nd edition: [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), 7 April.

図 1：国際労働基準に基づいてCOVID-19対策を実施するための4つの柱

第1の柱 経済と雇用を刺激

- ▶ 積極的な財政政策
- ▶ 支援的な金融政策
- ▶ 保健医療セクターを含め、特定の部門に対する融資・金融支援

第2の柱 企業、仕事および所得への支援

- ▶ すべての人に社会的保護を拡大
- ▶ 雇用を維持するための措置を実施
- ▶ 企業に対する財政・税制その他の支援策の提供

第3の柱 職場における労働者の保護

- ▶ 労働安全衛生手段の強化
- ▶ 就労形態の適応（テレワークなど）
- ▶ 差別と排除の防止
- ▶ すべての人に保健医療を提供
- ▶ 有給休暇へのアクセス拡大

第4の柱 社会対話の重視

- ▶ 労使団体の能力と弾力性の強化
- ▶ 政府の能力強化
- ▶ 社会対話、団体交渉および労使関係の制度とプロセスの強化

出所: ILO (2020).「COVID-19と仕事の世界: 推計と分析」更新版 ([COVID and the world of work: Updated estimates and analysis](#)), 前掲書

その他のILO資料

ILOは、民間航空セクターおよびその危機に関する報告書やワーキングペーパーを発表してきた。その多くは、安全性、金融危機、パンデミックに関するものである。過去20年間における民間航空に関するILOの出版物には以下のものがある。

- 「民間航空業界の再編：労使への影響」
[Restructuring of civil aviation: Consequences for management and personnel](#) (2001)
- 「9・11テロ後の危機が社会・安全に与えた影響」
[Social and safety consequences of the crisis subsequent to 11 September 2001](#) (2002)、民間航空に関する三者会議での討議用に作成された、論点を整理した文書
- 「民間航空業界の再編が雇用と社会的慣行に及ぼす影響」
[The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices](#) (2002, Essenberg, B.)
- 「民間航空：最大の危機の到来か」
[Civil aviation: The worst crisis ever?](#) (2003, Essenberg, B.)
- 「リーマンショック後の金融危機が民間航空業界の労働者に及ぼす影響」
[The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#) (2009, Harvey and Turnbull, op. cit.)
- 「民間航空業界と変化する仕事の世界」
[Civil aviation and its changing world of work](#) (2013)、世界経済危機の民間航空産業に対する影響に関するグローバル対話フォーラムでの討議用に作成された、論点を整理した文書
- 「民間航空業界における女性：質の高い職、人材の確保と維持」
[Women in aviation: Quality jobs, attraction and retention](#) (2019, Seligson, D.)

▶ 付属文書 I. 民間航空セクターにおける雇用

表 I.1. 民間航空セクターが直接的、間接的に生み出している雇用: 全世界

直接的な雇用					民間航空セクターが支える雇用
空港職員	その他の空港関係者	航空会社	民間航空機メーカー	航空管制	6550 万
525,000	560 万	270 万	120 万	233,000	1020 万 : 直接 1000 万 : 間接 780 万 : 誘発効果 3670 万 : 観光関連
5%	55%	27%	11%	2%	

出所: 航空輸送業活動団体(ATAG) (2018)、「国境を超えた航空輸送のメリット」(Aviation benefits beyond borders) 前掲書

表 I.2. 民間航空セクターが直接的、間接的に生み出している雇用: 主な国別の集計

国名	直接的な雇用者数	関連セクターの雇用者数
アルゼンチン	71,000	329,000
ブラジル	167,000	839,000
カナダ	241,000	633,000
中国	1,400,000	6,000,000
コロンビア	71,000	600,000
エチオピア	19,000	1,100,000
フランス	273,000	1,100,000
ドイツ	315,000	1,100,000
日本	301,000	1,400,000
インドネシア	115,000	4,200,000
メキシコ	278,000	1,400,000
オランダ	85,000	306,000
フィリピン	45,000	1,200,000
ロシア	290,000	1,000,000
タイ	172,000	4,300,000
アラブ首長国連邦	180,000	777,000
イギリス	353,000	1,600,000
米国	2,200,000	6,500,000

出所: IATA (2019)、以下の各国における航空輸送 [アルゼンチン](#); [ブラジル](#); [カナダ](#); [中国](#); [コロンビア](#); [エチオピア](#); [フランス](#); [ドイツ](#); [日本](#); [インドネシア](#); [メキシコ](#); [オランダ](#); [フィリピン](#); [ロシア](#); [タイ](#); [アラブ首長国連邦](#); [イギリス](#); [米国](#)、IATA経済報告(Economics Reports)

▶ 付属文書 II. ITF民間航空部会からの行動に向けた提言

「ITF民間航空部会はCOVID-19の影響への対応を要求」(ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19) (2020年4月3日付)より

ITFは、各国政府に対し以下の諸点につき労働組合との協議に入るよう要請する	ITFは、民間航空セクターの使用者に対し以下の諸点を認識し、労働組合との協議に入るよう要請する
1. 民間航空セクターの公益性を認識し、強力な管理、規制、監視、計画、投資、および場合によっては、官営が求められる。	1. 労働者の健康、権利、福祉に対する脅威を見極め、職場での対応策を策定し実施する。
2. 最低限の輸送の流れを確立・実施し、「渡航禁止」はあくまで最後の手段とし、また航空貨物輸送は移動制限の対象から除く。	2. 全労働者およびCOVID-19の感染拡大に伴い何らかの医療行為を行っている労働者すべてに対し、無料のウイルス検査、治療、訓練、および訓練用の機材と施設を提供する。
3. 政労使の代表による民間航空業界に関する協議体を設置し、戦略策定、投資・金融対応の調整、労働力の供給に関する計画立案、民間航空の事業運営全般の監視を行う。	3. COVID-19の脅威にさらされている、またはCOVID-19に感染した労働者が休暇を取る場合は、疾病手当または休日給与の形で休暇初日から有給休暇扱いとし、すべての労働者の賃金を、団体交渉で労使相互が合意した様々な方法により全額支払うようにする。
4. 正規従業員、不安定な雇用やインフォーマル労働者を含むすべての労働者に、雇用形態にかかわらず、直ちに疾病休暇を取得する権利を付与し、その所得を維持し、社会的保護を与える。	4. 自社のビジネスおよびサプライチェーンに従事している全労働者に対する注意義務を認識・実行し、委託業務は可能であれば正式な直接雇用を提供し、それができない場合は、業務委託を保証する。
5. 空港業務や雇用の委託やアウトソース化を減らし、場合によっては、空港運営当局に対し、すべての空港職員(グラウンドサービス、保安、清掃、その他のすべての空港関連サービスに従事する外注先の労働者や派遣労働者を含む)を直接管理または雇用することを義務付ける。	5. 自社のビジネスおよびサプライチェーンにおいて、不安定かつ非標準的な形態の業務を廃止し、労働者および乗客の健康、安全、福祉を保護する。
6. 官営比率の高い航空会社に空港の使用を優先的に認め、公的資産の財政的持続性を改善する。	6. 労働者の雇用、健康、安全を守るために、勤務スケジュール、勤務日、勤務時間を改善する。
7. 航空会社、空港運営当局、サプライチェーンに関わる企業に対し、債務免除、法人税・関税の支払猶予、公的資金による株式取得などの条件付き金融救済・支援策を提供する。	7. 株主優待、配当、役員報酬に関し、COVID-19感染が終息に向かう過程で、持続可能な水準に設定することを合意する。

「ITF民間航空部会はCOVID-19の影響への対応を要求」(ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19)

(2020年4月3日付)より: 続き

ITFは、各国政府に対し以下の諸点につき労働組合との協議に入るよう要請する	ITFは、民間航空セクターの使用者に対し以下の諸点を認識し、労働組合との協議に入るよう要請する
8. 航空需要が回復した後の民間による株式買い戻しに関する条件を含め、金融支援策に対する以下の条件に合意する(まだ合意されていない場合)。 • 民間航空セクターに従事するすべての労働者の給与、契約条件、職場環境、福祉を保護する。 • 株式買い戻し、株主優待、法外な役員報酬を禁止する。 • 企業の所有とガバナンスを民主化する。それには取締役会への労働者代表の参加も含む。 • 全労働者について、結社の自由、団体交渉、強制労働、差別、労働安全衛生に関するILO条約を尊重する。	8. 全国的または地域ごとの封じ込め対策により、金銭的に、または物質的に、労働者が通常の勤務地に戻ることができない場合は、全労働者がそれができるようにする。
9. 利益水準に上限を設定し、負債返済、機体の最新化、従業員の訓練と教育などの企業体質強化に充てる費用に回す。	9. COVID-19による様々な脅威への対応として、労働者がウイルス検査その他の検査やチェックを受けた場合には、当該労働者のプライバシーと個人情報保護を保護し、会社が意思決定に用いる全データを労働組合と共有する。
10. 危機が続く間は、株主優待、法外な役員報酬、株式買い戻しを禁止する。	10. 全労働者について、結社の自由、団体交渉、強制労働、差別、労働安全衛生に関するILO条約を尊重する。