

► Sektor-Kurzdossier der IAO

9. April 2020

COVID-19 und die Zivilluftfahrt

Infektionskrankheiten und Pandemien sind Triebkräfte des Wandels, die im Sektor des Luftverkehrs „in überdurchschnittlichem Maße Folgen zeitigen und Ungewissheiten mit sich bringen“.¹ Um die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie einzudämmen, wurden Flüge gestrichen und in den einzelnen Ländern Beschränkungen (Reisewarnungen und -verbote) eingeführt, mit der Folge, dass der internationale Reiseverkehr nahezu vollständig zum Stillstand gekommen ist.² In einigen Fällen betrafen die Beschränkungen auch die Luftfracht, obgleich diese entscheidend zur Bekämpfung von COVID-19 beiträgt, indem sie hilft, dringend erforderliche Medikamente und medizinische Ausrüstung zu liefern und das Funktionieren der globalen Lieferketten für zeitsensible Materialien aufrecht zu erhalten.³

Die Arbeitnehmer im Luftverkehrssektor werden unter negativen Auswirkungen zu leiden haben. Infolge der Pandemie sehen sich die Fluggesellschaften und die Flughäfen einer Unzahl von Problemen gegenüber. Bei den Strategien zur Senkung der Kosten kann ein breiter Fächer

von Maßnahmen ins Spiel kommen, die Folgen nach sich ziehen, was Beschäftigung und menschenwürdige Arbeitsbedingungen in diesem Sektor anbelangt.



© Bas Bogers

Flugbegleiterin am Flughafen Schiphol, Amsterdam

► 1. Die Auswirkungen von COVID-19

COVID-19 wird Auswirkungen haben, die sich von denen früherer Epidemien unterscheiden. Laut dem Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) haben frühere Krankheitsausbrüche (einschließlich SARS, H1N1 und MERS) nach ein bis drei Monaten ihren Höhepunkt

erreicht, und der Umfang des Reiseverkehrs ist binnen sechs oder sieben Monaten wieder auf das Niveau vor dem Krankheitsausbruch angestiegen.⁴ Diesmal hingegen wird die Erholung vielleicht auch sechs Monate nach dem Ende der Krise noch ausbleiben.⁵

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

² Ghosh, I. (2020). [This chart shows how airlines are being grounded by COVID-19](#), Weltwirtschaftsforum, 21. März.

³ IATA (2020). [Air cargo essential to fight against COVID-19](#), Pressemitteilung Nr. 14, 16. März.

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

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

Die Auswirkungen von COVID-19 haben zu einem Rückgang der Nachfrage im Luftverkehr geführt und werden erhebliche Verluste nach sich ziehen. Angesichts der strengen Reisebeschränkungen und der zu erwartenden weltweiten Rezession schätzt IATA, dass die Einkünfte, die die Branche aus dem Flugpassagierverkehr bezieht, um 252 Milliarden US-Dollar ⁶ sinken könnten (d.h. ein Einbruch von 44 Prozent gegenüber 2019). ⁷

In der Zivilluftfahrt sind weltweit 10,2 Millionen Arbeitskräfte direkt beschäftigt. ⁸ Dazu zählen unter anderem Piloten und Besatzungsmitglieder, Flughafenbetreiber, auf den Flughäfen tätige Unternehmen (Gaststätten und Einzelhandel), Flugzeughersteller und Flugsicherungsdienste. Außerdem ermöglicht und stützt der Sektor 65,5 Millionen Arbeitsplätze in einer Reihe miteinander verknüpfter Sektoren wie etwa der Dienstleistungs- und der Tourismusbranche. ⁹ [Anhang I](#) enthält Angaben zu den direkten Arbeitsplätzen in der Zivilluftfahrt und den Arbeitsplätzen insgesamt, die durch diesen Sektor gesichert werden (einen zusammenfassenden Gesamtüberblick und einen Überblick über ausgewählte Länder).

Wichtigste Auswirkungen auf die Beschäftigung

Die Pandemie hat unmittelbar erhebliche Auswirkungen auf die Beschäftigung gezeitigt. Die Folgen der Streichung von Flügen und der Beschränkungen sind bereits auf dem Arbeitsmarkt zu spüren, unter anderem aufgrund von Arbeitsplatzverlusten und Kostensenkungsmaßnahmen der Fluggesellschaften. Die Reaktionen der Branche auf die Pandemie fallen unterschiedlich aus; sie reichen von einseitigen Sofortmaßnahmen bis zu wohl überlegten, im Wege von Konsultationen getroffenen Maßnahmen.

Als Auswirkungen von COVID-19 sind unter anderem zu nennen:

- Vereinbarungen über verkürzte Arbeitszeiten
- Vereinbarungen über Lohnsenkungen
- einseitige Lohnsenkungen

- Vereinbarungen über bezahlten und unbezahlten Urlaub
- Einstellungstopps
- Entlassungen

Sonstige Auswirkungen auf die Bedingungen am Arbeitsplatz

Die Pandemie ist nicht ohne Folgen für die Bedingungen am Arbeitsplatz in der Luftfahrt geblieben. So sind die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt beispielsweise beruflichen Risiken ausgesetzt. Die gegenwärtigen Störungen, Flugstreichungen und Beschränkungen infolge von COVID-19 können unter Umständen zu folgenden Situationen führen:

- **Gewalt und Belästigung:** Aufgrund von Verspätungen, gestrichenen Flügen und bestimmten Kostenerstattungspraktiken kommt es womöglich häufiger zu Wutausbrüchen von Fluggästen;
- **mangelndes Vertrauen in die Sicherheit am Arbeitsplatz:** Reinigungsvorkehrungen und mitunter auch persönliche Schutzausrüstung sind von entscheidender Bedeutung, um die Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen und das Vertrauen von Fluggästen und Beschäftigten in den Luftverkehr wiederherzustellen;
- **unzureichende Unterrichtung und Stress:** verstärkte Kommunikation mit den Beschäftigten und angemessene Erteilung von Informationen sind von wesentlicher Bedeutung, um der Verbreitung falscher Informationen unter den Kollegen entgegenzutreten;
- **Stigmatisierung und Diskriminierung:** die Einführung von Vertraulichkeitsvorschriften könnte hilfreich sein, wenn Test- und Quarantäneprotokolle getroffen werden;
- **Mobilitätsbeschränkungen:** die derzeitigen Mobilitätsbeschränkungen in einigen Regionen können die Arbeitnehmer daran hindern, zur Arbeit zu kommen. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Piloten und die Flugbegleiter bei Landungen und Zwischenstopps über die Mobilitätsbeschränkungen angemessen unterrichtet werden.

⁶ Am 5. März hatte IATA die Verluste im schlimmsten Fall auf 113 Milliarden US-Dollar geschätzt. Doch hat der Luftverkehrsverband sodann am 24. März seine Schätzungen überarbeitet.

⁷ Pierce (2020). COVID-19: Updated impact assessment, a.a.O., 24. März.

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

⁹ Ebd.

► 2. Maßnahmen der Mitgliedsgruppen und Partner

Dreigliedrige Maßnahmen, bei denen Arbeitnehmer, Arbeitgeber und Regierungen zusammenarbeiten, können helfen, die Auswirkungen der Pandemie auf die Humanressourcen anzugehen. Außerdem ist „der soziale Dialog nachweislich ein wirksames und bevorzugtes Mittel, um bei den gegenwärtigen Rahmenbedingungen im Luftverkehr zu einem realistischen, erfolgreichen und akzeptablen Geschäftsmodell zu gelangen“. ¹⁰

Internationale Rahmen und Ressourcen für den Sektor

Der Luftverkehrssektor hat bereits Erfahrung mit dem Umgang mit übertragbaren Krankheiten und Pandemien und hat hierfür wertvolle Mechanismen und Instrumente entwickelt. Es gibt eine Reihe von Leitlinien sowie von Koordinierungsmechanismen und -verfahren auf internationaler, nationaler und Multi-Akteur-Ebene, mit denen den nationalen Behörden und den Fluggesellschaften Leitvorgaben für den Fall von Krankheitsausbrüchen an die Hand gegeben werden. Hier ist insbesondere Folgendes zu nennen:

- Kooperationsabkommen zur Prävention und Bewältigung von die öffentliche Gesundheit betreffenden Ereignissen in der Zivilluftfahrt ([CAPSCA](#)) ¹¹ offizielle [Webseite](#) zu COVID-19;
- Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO): [Webseite](#) mit Fragen und Antworten zu COVID-19;
- Weltgesundheitsorganisation (WHO): [Webseite](#) zur durch die Coronavirus-Krankheit (COVID-19) verursachten Pandemie sowie die neuen [Operativen Erwägungen für den Umgang mit COVID-19-Fällen oder dem Ausbruch von COVID-19 im Luftverkehr](#), einstweilige Leitvorgaben, veröffentlicht am 18. März;
- [gemeinsame Erklärung von ICAO und WHO zu COVID-19](#) und ein Aufruf an die Mitgliedstaaten, mehr Finanzmittel für CAPSA bereitzustellen und den Leitvorgaben und Ratschlägen des Programms nachzukommen;

- IATA-Leitlinien: es gibt eine Reihe von [IATA-Branchenleitlinien](#) zur Vorsorge für Notfallmaßnahmen, was Fluggesellschaften, Kabinenbesatzungen, Wartungsteams, Fracht- und Gepäckabfertiger, Fluggastabfertiger und Reinigungsmannschaften angeht;
- [Empfehlungen](#) der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), in denen auf die oben erwähnten IATA-Leitlinien verwiesen wird;
- [Leitvorgaben für Besatzungen](#), die der Internationale Verband der Vereinigungen der Linienpiloten (IFALPA) veröffentlicht hat;
- auf regionaler Ebene die [EASA-Leitlinien zu COVID-19](#), die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) für die Arbeit der Flugzeugbesatzungen vor dem Hintergrund der SARS-CoV-2-Pandemie veröffentlicht hat.

Aufruf zum Handeln

► IATA

Mit der zunehmenden Gefahr von Pandemien wird ein globaler und kooperativer Ansatz für den Umgang mit Infektionskrankheiten immer wichtiger. Der Luftverkehrsverband IATA hat einen breiten Fächer von Leitvorgaben und operativen Verfahren bereitgestellt, damit die Branche weiterhin wachsam bleibt und gerüstet ist. Er hat aber auch hervorgehoben, dass allen betroffenen Akteuren, und insbesondere den Regierungen, eine zunehmend wichtigere Rolle dabei zukommt, sicherzustellen, dass die einschlägigen Maßnahmen mit den Leitvorgaben der WHO und den internationalen Gesundheitsvorschriften in Einklang stehen. ¹² IATA hat ferner die staatlichen Regelin-
stanzten aufgerufen, Maßnahmen zu treffen, um die gravierenden Auswirkungen der fortschreitenden COVID-19-Pandemie zu mildern; dazu gehören unter anderem folgende Maßnahmen:

¹⁰ Harvey, G. und Turnbull, P. (2009). [Sectoral coverage of the global economic crisis: The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#), Hauptabteilung Tätigkeiten nach Sektoren, IAA, Genf, S. 15.

¹¹ CAPSCA ist ein weltweites Programm der ICAO, mit dem die Vorsorgeplanung und die Maßnahmen zur Bewältigung von die öffentliche Gesundheit betreffenden Ereignissen im Luftverkehrssektor, wie etwa einer Grippeepidemie oder eines Unfalls in einem Kernkraftwerk, verbessert werden sollen.

¹² IATA (2018). Future of the airline industry 2035, a.a.O.

- **weltweite Aussetzung der Vorschriften über Lande- und Startzeiträumen:** ¹³ Die Vorschriften über die Zeitnischen verlangen in der Regel, dass die Fluggesellschaften mindestens 80 Prozent der Flugdienste für jede auf einem Flughafen erteilte Zeitnische tatsächlich erbringen müssen, wenn sie das Recht auf die Zeitnische nicht verlieren wollen. Die Aussetzung dieser Vorschriften würde es den Fluggesellschaften ermöglichen, die Kapazitäten an die tatsächliche Nachfrage nach Luftreisen anzupassen;
- **die Lieferketten funktionsfähig erhalten,** indem Luftfracht von einigen der Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit COVID-19 ausgenommen wird und die Haupthindernisse für die Beförderung von Fracht ausgeräumt werden. ¹⁴ Die Gewährung vorübergehender Verkehrsrechte könnte dazu beitragen, Engpässe bei der Lieferung medizinischer Hilfsgüter abzubauen;
- **Lockerung bestimmter Vorschriften über die Rechte von Fluggästen,** ¹⁵ um die Fluggesellschaften im Zusammenhang mit Flugstreichungen zu unterstützen und ihnen Flexibilität für den Rückgriff auf Umbuchungen oder Gutscheine statt Rückerstattungen einzuräumen;
- **Bereitstellung von Finanzmitteln seitens der Regierungen:** IATA hat die Regierungen dazu aufgerufen, umfassende Rettungspakete zu verabschieden, um den Fluggesellschaften und ihren Beschäftigten umgehend sowie mittel- und langfristig Hilfe zu leisten. Die Aufrechterhaltung wesentlicher Luftverkehrsverbindungen in der weiteren Zukunft wird in hohem Maße von diesen Unterstützungsmaßnahmen abhängen, zu denen unter anderem Folgendes gehören könnte: ¹⁶
 - direkte Finanzprodukte zur Stützung der Liquidität;
 - Darlehen, Kreditgarantien und Unterstützung der Märkte für Unternehmensanleihen durch die Regierung oder die Zentralbank;
 - Steuererleichterungen;

- **Aufschub von Gebührenzahlungen:** ¹⁷ hauptsächlich Flughafen- und Flugsicherungsgebühren.

► **ITF**

Die Arbeitnehmersverbände wollen im Zuge der Entwicklung der COVID-19-Pandemie und in der Erholungsphase weiterhin aktiv als Interessensträger Einfluss nehmen. In einem allgemeinen Aufruf zum Handeln fordert die ITF Maßnahmen in fünf zentralen Bereichen, gestützt auf die folgenden Grundsätze: ¹⁸

- Schutz der Beschäftigten als wesentliches Element der Reaktion auf Covid-19
- Gesundheit und Sicherheit als oberstes Gebot
- Schutz des Einkommens aller Beschäftigten
- Konjunkturpakete der Regierungen zur Aufrechterhaltung der Wirtschaft
- Erhalt nachhaltiger Lieferketten

Im Einklang mit diesen allgemeinen Grundsätzen hat die Sektion Luftfahrt der ITF die Regierungen und die Arbeitgeber im Luftverkehrssektor zu besonderen Maßnahmen aufgerufen und entsprechende Empfehlungen und Leitvorgaben unterbreitet ¹⁹ (siehe [Anhang II](#)).

Länder in Aktion: Nationale Maßnahmen

Zum Stand vom 7. April schließen die Maßnahmen zugunsten der Zivilluftfahrt, so weit bekannt, zumeist eine staatliche Unterstützung in Form von Darlehen oder Finanzpaketen ein. Im Folgenden werden die einschlägigen öffentlich verfügbaren Angaben, wie sie im Internet zu finden sind, zusammengefasst. ²⁰

► **Brasilien** ^{21, 22}

Die Regierung hat vorgeschlagen,

¹³ IATA (2020). [IATA requests global suspension of slot rules due to coronavirus](#), Pressemitteilung Nr. 8, 2. März.

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

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

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ ITF (2020). <https://www.itfglobal.org/de/reports-publications/covid-19-globale-forderungen-der-itf-regierungen-und-arbeitgeber>, 23. März.

¹⁹ ITF (2020). <https://www.itfglobal.org/de/news/die-itf-sektion-zivilluftfahrt-fordert-maßnahmen-zur-bewältigung-der-folgen-von-covid-19-ein>, 3. April.

²⁰ Diese Zusammenstellung dient nur zur Information. Die tatsächlich getroffenen Maßnahmen und der Inhalt der offiziellen Dokumente weichen womöglich hiervon ab.

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

²² Web 24 News (2020). [Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months](#), 23. März.

1. Gebührenzahlungen aufzuschieben (Flugsicherheits- und Flughafenkonzessionsgebühren sowie Flugschein-erstattungen bei Streichung von Flügen);
2. Finanzinstrumente – eine besondere Kreditlinie – bereitzustellen;
3. die Zeitnischenzuweisungen bis Ende Oktober 2020 außer Kraft zu setzen;
4. eine allgemeine vorübergehende Aussetzung der Arbeitsverträge vorzusehen. Der einstweilige Erlass MP 927 ermöglicht die vorübergehende Aussetzung von Arbeitsverträgen für eine Zeit von bis zu vier Monaten.

► **Europäische Union** ^{23 24}

Die Europäische Union (EU) hat die Regelung für die Nutzung der Zeitnischen (die Vorschrift, dass die zugewiesenen Zeitnischen zu mindestens 80 % bedient werden müssen) für die gesamte Sommersaison ausgesetzt. Ein ehemaliger EU-Kommissar für Klimaschutz hat empfohlen, die Finanzpakete für den Luftverkehr von Klimaschutzauf-lagen abhängig zu machen.

► **Norwegen** ²⁵

Die Regierung hat der Fluggesellschaft Norwegian Airways Kreditgarantien in Höhe von 270 Millionen US-Dollar ange-boten.

► **Neuseeland** ²⁶

Die Regierung hat eingewilligt, die wichtigste heimische Fluggesellschaft, Air New Zealand, mit einem Bereitstel-lungsdarlehen in Höhe von 509 Millionen US-Dollar zu unterstützen.

► **Singapur** ²⁷

Finanzpaket: Die Fluggesellschaft Singapore Airlines konnte sich staatliche Finanzmittel in Höhe von bis zu 19 Milliarden SGD (13 Milliarden US-Dollar) sichern. Die mit dem Paket verknüpften Bedingungen bedürfen womög-lich noch einer weiteren Klärung, namentlich die Frage, ob die Unterstützung auch den Beschäftigten der Fluggesell-schaft zugute kommt.

► **Vereinigte Staaten von Amerika** ²⁸

An Bedingungen geknüpftes Finanzpaket:

1. Es bietet den Fluggesellschaften der Vereinigten Staa-ten eine Summe von 58 Milliarden US-Dollar, die zu gleichen Teilen für Darlehen und Lohnzuschüsse bestimmt ist.
2. Es untersagt Aktienrückkäufe und Aktiendividenden während mindestens eines Jahres nach Rückzahlung der Darlehen. Es sieht auch Beschränkungen für die Gehälter der Führungskräfte vor.
3. Den Fluggesellschaften wäre es bis September 2020 untersagt, Beschäftigte zu entlassen oder sie in unbe-zahlten Urlaub zu schicken.

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

24 Coffey, H. (2020). [Airline bailouts must be 'conditional' on carriers lowering emissions, says EU climate commissioner](#), The Independent, 2. April.

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

26 Ebd.

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

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. März.

► 3. Instrumente und Maßnahmen der IAO

Für den Luftverkehr gibt es keinen internationalen Regelungsrahmen vergleichbar dem für die Seeschifffahrt. Es gibt in der Zivilluftfahrt nichts, was dem Seeschiffahrtsabkommen über die „Freiheit der Meere“ gleichkäme.²⁹ Die Teilnehmer an der Konferenz von Chicago im Jahr 1944 verständigten sich auf rudimentäre multilaterale Freiheiten und beließen es allgemein bei einem System, das auf von den Staaten untereinander auszuhandelnden bilateralen Abkommen beruht.^{30 31} In den 1990er Jahren ist es trotz zahlreicher Versuche zu keiner Einigung darüber gekommen, Luftverkehrsdienste in das Allgemeine Abkommen der WTO über den Handel mit Dienstleistungen einzubeziehen. Infolge hiervon gilt für die Fluggesellschaften die so genannte Staatsangehörigkeitsklausel.³² Diese Klausel und der beträchtliche Rentabilitätsdruck behindern seit 1945 die Entwicklung internationaler Leitvorgaben zu arbeitsrechtlichen Fragen in diesem Sektor.

Der Luftverkehr ist die „Branche der (nationalen) Freiheit“ („business of (national) freedom“). Die Anhänge zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (Abkommen von Chicago), die sich mit Personalfragen beschäftigen, legen im Allgemeinen starkes Gewicht auf Sicherheit und Ausbildung, überlassen es jedoch den Mitgliedstaaten, auf der Grundlage des jeweiligen nationalen Arbeitsrechts die Arbeitsbedingungen des Personals

festzulegen.³³ Aufgrund dieses Ansatzes kommen die Bemühungen um internationale Regelungsvorgaben zur Sicherung menschenwürdiger Arbeit in dem Sektor nur schleppend voran.

Internationale Arbeitsnormen

Die internationalen Arbeitsnormen bieten eine erprobte und bewährte Grundlage für Maßnahmen und für einen nachhaltigen und gerechten Wiederaufschwung.³⁴ Die internationalen Arbeitsnormen und die Agenda der IAO für menschenwürdige Arbeit – insbesondere Arbeitsplätze, Sozialschutz, sozialer Dialog und Rechte – bilden die Säulen der Agenda 2030.³⁵ Die IAO verfügt auch über Erfahrung, wenn es darum geht, Rat und Leitvorgaben für die Welt der Arbeit vor dem Hintergrund von Erschütterungen auf dem Arbeitsmarkt zu erteilen, auch was den Bereich der Zivilluftfahrt betrifft. Allerdings stehen der IAO keine spezifischen Rechtsurkunden oder andere Instrumente für diesen Sektor zu Gebote.³⁶

Das IAA hat zur COVID-19-Pandemie Leitvorgaben und fachliche Anmerkungen veröffentlicht,³⁷ deren Inhalt nachstehend in Abbildung 1 zusammengefasst ist.

29 Siehe das [Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen](#) (1982). Vor der Annahme dieses Übereinkommens hatte die Rechtsprechung im Lauf der Jahrhunderte bereits den Grundsatz der „Freiheit der Meere“ aufgestellt.

30 Hierzu kommt ferner das am 6. Oktober 1980 in Montreal unterzeichnete Protokoll zur Abänderung des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt [Artikel 83 bis].

31 Debage, K. (2014). „The geopolitics of air transport“, in Goetz, A. und L. Budd (Hrsg.). *The geographies of air transport*, Routledge, New York.

32 Ebd.

33 Es besteht aber die Möglichkeit, sich um eine Finanzierung seitens internationaler Investoren zu bemühen. Das [Protokoll über Luftfahrzeuge zu dem Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung](#) (2001) ermöglicht es beispielsweise den Fluggesellschaften, Fremdkapitalkosten zu verringern und Zugang zu internationalen Finanzierungsquellen zu erhalten. Das in dem Protokoll niedergelegte internationale System für die Registrierung von Luftfahrzeugen hat die Wirksamkeit der Rechte internationaler Investoren, Vermieter und Instandhaltungs- und Instandsetzungsdienstleister verbessert. Siehe: Fenech, T. (2015). [Ship & aircraft finance](#), Powerpoint-Präsentation.

34 IAA (2020). [Why International Labour Standards matter in a public health crisis](#), Video, Genf, 27. März.

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

36 Die IAO hat in den Jahren 1956, 1960, 1974, 1977, 1979, 1990, 2002 und 2013 gemeinsame und dreigliedrige Tagungen zum Thema Zivilluftfahrt abgehalten, auf denen Schlussfolgerungen und Konsenspunkte angenommen wurden; auf zwei Sachverständigentagungen zur Zivilluftfahrt (Tagungen in den Jahren 1956 und 1990) wurde allerdings kein Ergebnisdokument angenommen.

37 Zum Stand vom 7. April 2020 zählen dazu: [COVID-19 and world of work: Impacts and responses](#), 18. März; [New guidelines to help employers support families during COVID-19](#), IAO und UNICEF, 30. März; [Social protection monitor on COVID-19](#), aktualisiert am 6. April; [ILO standards and COVID-19 \(coronavirus\)](#), 27. März; und ILO Monitor 2nd edition: [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), 7. April.

► **Abbildung 1: Die vier Hauptsäulen bei der Bekämpfung von COVID-19 auf der Grundlage der internationalen Arbeitsnormen**



Quelle: Basierend auf IAA (2020). [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), a.a.O.

Sonstige IAA-Ressourcen

Das IAA hat Berichte und Arbeitspapiere veröffentlicht, die sich mit dem Luftverkehrssektor und seinen Krisen beschäftigen. Die meisten davon behandeln Fragen im Zusammenhang mit Sicherheit, Finanzkrisen und Epidemien. Im Lauf der letzten zwei Jahrzehnte hat das IAA unter anderem folgende Texte speziell zu diesem Sektor veröffentlicht:

- [Restructuring of civil aviation: Consequences for management and personnel](#) (2001)
- [Social and safety consequences of the crisis subsequent to 11 September 2001](#) (2002), Themenpapier zur Erörterung auf der Dreigliedrigen Tagung über Zivilluftfahrt
- [The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices](#) (2002, Essenberg, B.)
- [Civil aviation: The worst crisis ever?](#) (2003, Essenberg, B.)
- [The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#) (2009, Harvey und Turnbull, a.a.O.)
- [Civil aviation and its changing world of work](#) (2013), Themenpapier zur Erörterung auf dem Forum für den globalen Dialog über die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auf die Zivilluftfahrtsbranche
- [Women in aviation: Quality jobs, attraction and retention](#) (2019, Seligson, D.)

Kontaktangaben

Internationale Arbeitsorganisation
Route des Morillons 4
CH-1211 Genf 22
Schweiz

Hauptabteilung Sektorpolitiken
E-Mail: covidresponsesector@ilo.org

► **Anhang I. Arbeitsplätze im Luftverkehr**

► **Übersicht I.1. Durch den Luftverkehrssektor gesicherte Arbeitsplätze: zusammenfassender Gesamtüberblick**

► Direkte Arbeitsplätze					► Durch den Luftverkehr gesicherte Arbeitsplätze
Flughafen-betreiber	Sonstige Arbeitsplätze auf dem Flughafen	Fluggesell-schaften	Zivile Luft- und Raumfahrt	Flug-sicherung	65,5 Mio
525 000	5,6 Mio	2,7 Mio	1,2 Mio	233 000	10,2 Mio: direkt
5%	55%	27%	11%	2%	10 Mio: indirekt
					7,8 Mio: induziert
					36,7 Mio: Katalysatoreffekte im Tourismusbereich

Mio = Millionen

Quelle: Air Transport Action Group (2018). Aviation benefits beyond borders, a.a.O.

► **Übersicht I.2. Durch den Luftverkehrssektor gesicherte Arbeitsplätze: Ein Überblick über ausgewählte Länder**

Land	Direkte Arbeitsplätze	Durch den Luftverkehrssektor gesicherte Arbeitsplätze
► Äthiopien	19 000	1,1 Mio
► Argentinien	71 000	329 000
► Brasilien	167 000	839 000
► China	1,4 Mio	6 Mio
► Deutschland	315 000	1,1 Mio
► Frankreich	273 000	1,1 Mio
► Indonesien	115 000	4,2 Mio
► Japan	301 000	1,4 Mio
► Kanada	241 000	633 000
► Kolumbien	71 000	600 000
► Mexiko	278 000	1,4 Mio
► Niederlande	85 000	306 000
► Philippinen	45 000	1,2 Mio
► Russische Föderation	290 000	1 Mio
► Thailand	172 000	4,3 Mio
► Vereinigte Arabische Emirate	180 000	777 000
► Vereinigtes Königreich	353 000	1,6 Mio
► Vereinigte Staaten	2,2 Mio	6,5 Mio

Mio = Millionen

Quellen: IATA (2019). The importance of air transport to [Argentina](#); [Brazil](#); [Canada](#); [China](#); [Colombia](#); [Ethiopia](#); [France](#); [Germany](#); [Japan](#); [Indonesia](#); [Mexico](#); [Netherlands](#); [Philippines](#); [Russian Federation](#); [Thailand](#); [United Arab Emirates](#); [United Kingdom](#); [United States](#); IATA Economics Reports.

► **Anhang II. Die Sektion Luftfahrt der ITF fordert Maßnahmen**

Entnommen aus*: <https://www.itfglobal.org/de/news/die-itf-sektion-zivilluftfahrt-fordert-maßnahmen-zur-bewaeltigung-der-folgen-von-covid-19-ein>, 3. April

► Die ITF ruft die Regierungen auf, mit den Gewerkschaften über die folgenden Punkte zu verhandeln:	► Die ITF ruft die Arbeitgeber im Luftverkehrssektor auf, die folgenden Punkte anzuerkennen und mit den Gewerkschaften darüber zu verhandeln:
1. Anerkennung des Luftverkehrs als öffentliches Gut, das Gewähr bietet für solide Leitungs-, Regulierungs- und Aufsichtsstrukturen, Planung, Investitionen und gegebenenfalls öffentliches Eigentum.	1. Identifizierung von Gefahren für die Gesundheit, die Rechte und das Wohlergehen der Beschäftigten sowie Entwicklung und Umsetzung betrieblicher Antwortstrategien.
2. Festlegung und Gewährleistung eines Mindestmaßes an Verkehrsverbindungen, Verhängung von Reiseverboten nur als letztes Mittel und Ausklammerung des Luftfrachtverkehrs aus allen Reisebeschränkungen.	2. Kostenlose Bereitstellung von Tests, Behandlung, Fortbildung, Fortbildungsausrüstung und -einrichtungen für alle Beschäftigten sowie Beschäftigte, die infolge der Covid-19-Pandemie jedwede Form medizinischer Dienste erbringen.
3. Einrichtung dreigliedriger nationaler Luftverkehrsgremien, die mit Beschäftigten-, Regierungs- und Arbeitgebervertretern besetzt sind, um Strategien zu entwickeln, Investitionen und Finanzinstrumente für die Reaktion auf die Krise zu koordinieren, die Versorgung mit Arbeitskräften zu planen und alle Luftverkehrsoperationen zu beaufsichtigen.	3. Bezahlte Freistellung von der Arbeit in Form von Kranken- oder Urlaubsgeld ab dem ersten Tag der Freistellung für alle Beschäftigten, die durch Covid-19 bedroht oder infiziert sind, und Schutz der Löhne und Gehälter sowie vollständige Entgeltfortzahlung für alle Beschäftigten mit unterschiedlichen Instrumenten, die in Kollektivverhandlungen einvernehmlich vereinbart werden.
4. Sofortige Ausweitung des Anspruchs auf arbeitsfreie Tage im Krankheitsfall, Entgeltfortzahlung und Sozialschutzleistungen auf alle Beschäftigten, einschließlich formell, prekär und informell Beschäftigte, unabhängig von ihrem Beschäftigungsstatus.	4. Anerkennung und Wahrnehmung ihrer Fürsorgepflicht gegenüber allen Beschäftigten in ihrem Unternehmen und ihrer Lieferkette, möglichst Bereitstellung formeller und direkter Arbeitsplätze sowie Transfer von Ansprüchen und Rechten auf Arbeitnehmer in Unterauftragsunternehmen, wenn eine direkte Beschäftigung nicht möglich ist.
5. Reduzierung der Unterauftragsvergabe sowie Auslagerung von Flughafendiensten und Arbeitsplätzen und, wo zweckdienlich, Beauftragung der Flughafenbehörden, alle Flughafenbeschäftigten, einschließlich ausgelagerte und Leiharbeitskräfte, bei Bodenverkehrs-, Sicherheits-, Reinigungs- und weiteren Flughafendiensten, direkt zu verwalten und/oder zu beschäftigen.	5. Beseitigung prekärer und atypischer Beschäftigungsverhältnisse im eigenen Unternehmen und in der Lieferkette zum Schutz der Gesundheit, Sicherheit und sozialen Versorgung von Beschäftigten und Passagieren.
6. Bevorzugte Nutzung von Flughäfen für Fluggesellschaften mit einem höheren Eigentumsanteil der öffentlichen Hand, um die finanzielle Nachhaltigkeit öffentlicher Güter zu verbessern.	6. Verbesserung der Zeitplanung, Arbeitstage und Arbeitszeiten zum Schutz der Arbeitsplätze und der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten.
7. An Bedingungen gekoppelte Konjunktur- und Hilfspakete für Fluggesellschaften, Flughafenbehörden und Unternehmen in den Lieferketten, einschließlich Schuldenerlass, Aufschiebung von Steuer- und Abgabenzahlungen und öffentliches Anteilseigentum.	7. Vereinbarung nachhaltiger Sätze für Aktionärsprämien, Dividenden und Managergehälter beim Abklingen der Coronavirus-Pandemie.

* Mit minimalen Anpassungen der deutschen Originalübersetzung.

► Die ITF ruft die Regierungen auf, mit den Gewerkschaften über die folgenden Punkte zu verhandeln:	► Die ITF ruft die Arbeitgeber im Luftverkehrssektor auf, die folgenden Punkte anzuerkennen und mit den Gewerkschaften darüber zu verhandeln:
8. Festlegung von Bedingungen, falls noch nicht vorhanden, für diese Konjunktur- und Hilfspakete, einschließlich für den privaten Aktienrückkauf nach der Erholung des Sektors, die: • die Bezahlung, die Bedingungen und die soziale Sicherheit aller Luftverkehrsbeschäftigten schützen; • den Rückkauf von Aktien, Aktionärsprämien und übertriebene Managergehälter verbieten; • Eigentum und Leitung demokratisieren, u. a. durch die Vertretung von Beschäftigten im Unternehmensvorstand; • die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über Vereinigungsfreiheit, Kollektivverhandlungen, Zwangsarbeit, Diskriminierung und Arbeitsschutz für alle Beschäftigten einhalten.	8. Sicherstellung der Rückkehr von Beschäftigten an ihre gewohnten Arbeitsplätze, falls lokale und/oder nationale Eindämmungsmaßnahmen sie finanziell oder logistisch daran hindern.
9. Profitbegrenzung, um in Schuldenreduzierung, Flottenmodernisierung, Personalaus- und -weiterbildung und weitere Maßnahmen zu reinvestieren, die das Unternehmen aufwerten.	9. Schutz der Privatsphäre und der personenbezogenen Informationen von Beschäftigten, die sich im Rahmen der Maßnahmen zur Eindämmung der Bedrohung durch CoVID-19 medizinischen oder sonstigen Untersuchungen und Tests unterziehen, und Einbeziehung von Gewerkschaften durch die Weitergabe von Daten, die zu Unternehmensentscheidungen beitragen.
10. Verbot von Aktionärsprämien, übertriebenen Managergehältern und Aktienrückkäufen während der Krise.	10. Einhaltung der Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über Vereinigungsfreiheit, Kollektivverhandlungen, Zwangsarbeit, Diskriminierung und Arbeitsschutz für alle Beschäftigten.