



ПРОФСОЮЗНОЕ РУКОВОДСТВО ПО ИКАО

Второе издание

СОКРАЩЕНИЯ

АНК	Аэронавигационная комиссия
ATConf	Всемирная авиатранспортная конференция
ATRP	Экспертная группа по регулированию воздушного транспорта
CAPSCA	Соглашение о сотрудничестве по предупреждению и управлению событиями в области общественного здравоохранения в гражданской авиации.
CORSIA	Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации
EASA	Европейское агентство по безопасности полетов
ЭКОСОС	Экономический и социальный совет
ЕФТ	Европейская федерация транспортников
ЕС	Европейский Союз
УдФ	Удобные флаги
FRM	Управление рисками, связанными с утомляемостью
FTL	Ограничения по времени полета
GATS	Генеральное соглашение о торговле услугами
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ICGS	Группа ИКАО по безопасности салонов
МЭА	Международное энергетическое агентство
MOT	Международная организация труда
МФТ	Международная федерация транспортников
MFN	Страна, пользующаяся статусом наибольшего благоприятствования
РА	Парижское соглашение по климату
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
SARPs	Стандарты и Рекомендуемая практика
SCCM	Старший бортпроводник кабинного экипажа
ЦУР	Цель устойчивого развития
SUPPs	Дополнительные региональные правила
TASAs	Типовые соглашения о воздушном сообщении
TiSA	Соглашение о торговле услугами
ООН	Организация Объединенных Наций
ВТО	Всемирная торговая организация

ПРЕДИСЛОВИЕ

Мы рады представить вам второе издание руководства Международной федерации транспортников (МФТ) по Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В это руководство, впервые опубликованное в 2019 г., была включена дополнительная информация о пандемии COVID-19, навыках лоббирования, ИКАО и Целях устойчивого развития (ЦУР), обновленная информация о работе, проделанной совместно с ИКАО, ключевых точках соприкосновения для авиационных профсоюзов и ИКАО, а также о зеленом плане.

В качестве агентства Организации Объединенных Наций ИКАО в течение 2020 и 2021 годов пришлось реагировать и адаптироваться к продолжающейся глобальной чрезвычайной ситуации в области здравоохранения, вызванной COVID-19. Эта пандемия имела разрушительные и долговременные последствия для авиационной отрасли, столкнувшейся с беспрецедентным числом отмененных рейсов и масштабной потерей рабочих мест во всем мире.

Непредсказуемый путь восстановления отрасли в условиях масштабных вызовов, связанных с COVID-19, является болезненной проблемой для всех наемных работников и профсоюзов. МФТ провела серьезную работу по обеспечению создания безопасных рабочих мест, с постепенным распространением различных вакцин и восстановлением жизнеспособности международных путешествий. Поскольку авиационная и туристическая отрасли прямо или косвенно крайне важны для жизнеобеспечения миллионов работников во всем мире, возобновление путешествий при создании безопасной среды имеет первостепенное значение как для МФТ, так и для ИКАО.

МФТ также хотела бы воспользоваться этой возможностью, чтобы представить Криса Мейджора и важную работу, которую он выполняет совместно с федерацией и ИКАО.

Крис страстно верит, что пассажиры и члены экипажей находятся в большей безопасности благодаря мерам, принимаемым профсоюзным движением, и постоянной работе со всеми заинтересованными сторонами над решением вопросов безопасности и социальных вопросов, затрагивающих авиационных работников.

Крис летал более 20 лет старшим бортпроводником каabinного экипажа (SCCM) в компаниях BMI Airlines и British Airways в Великобритании. Являясь инструктором по безопасности салонов в BMI, он также разработал и проводил международный учебный курс для Европейской федерации транспортников (ЕФТ) и МФТ по различным нормативным и социальным вопросам, касающимся авиационного персонала. На момент написания Крис является председателем Объединенного комитета летных экипажей в ЕФТ, а также членом Группы ИКАО по безопасности салонов. Он специалист по ограничениям европейских требований ко времени полета и отдыха, и в настоящее время является председателем собственной подгруппы по летным стандартам Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA), касающимся ограничений времени полета (FTL) и управления рисками, связанными с утомляемостью (FRM). Крис обладает энтузиазмом, опытом и знаниями, что делает его идеальным кандидатом, способным твердо защищать политику ИКАО, которая согласуется с ответственностью и обязанностями МФТ перед ее членскими профсоюзами.

Все мы в МФТ надеемся, что настоящее руководство даст ясное и подробное представление о работе и структуре ИКАО, а также о том, как МФТ сотрудничает с этой организацией, добиваясь наилучших результатов для членских профсоюзов.

Габриэль Мочо Родригес
Секретарь авиационной секции МФТ

МФТ провела серьезную работу по обеспечению создания безопасных рабочих мест, с постепенным распространением различных вакцин и восстановлением жизнеспособности международных путешествий.



ВСТУПЛЕНИЕ

Основная цель этого ресурса - познакомить членские профсоюзы работников гражданской авиации МФТ с некоторыми значимыми и важными с точки зрения профсоюзов аспектами деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Это позволяет авиационным профсоюзам узнать, что такое ИКАО, как она работает и как может идти в ногу со временем.

ИКАО - специализированное учреждение Организации Объединенных Наций (ООН), которое классифицирует принципы международной авиации и способствует планированию и развитию международного воздушного сообщения с целью обеспечения безопасного и упорядоченного роста.

ИКАО со штаб-квартирой в Монреале, Канада, состоит из 193 членов (192 государства и Острова Кука) и играет важную роль в управлении и регулировании деятельности авиационных компаний с целью обеспечения справедливого отношения к женщинам и мужчинам во всех сферах работы в гражданской авиации.

С другой стороны, имея свыше 250 членских авиационных профсоюзов более чем в 135 странах по всему миру, МФТ обладает непревзойденными достижениями

и пониманием проблем авиационных работников в глобальном масштабе.

МФТ имеет официальный статус наблюдателя в ИКАО, что позволяет ей и ее членским организациям участвовать в мероприятиях и инициативах ИКАО.

В мае 2018 г. МФТ открыла Бюро по связи МФТ с ИКАО в Монреале, чтобы обеспечивать заметное присутствие и наиболее эффективную двустороннюю связь между МФТ и ИКАО. Это бюро призвано помочь МФТ в достижении того, чтобы вопросы прав наемных работников и равенства находились в центре внимания ИКАО.

Мы надеемся, что эта брошюра будет поддерживать нашу общую борьбу за содействие надлежащему регулированию глобальной авиации посредством усиления ее голоса в ИКАО в защиту национального регулирования, противодействия социальному демпингу и удобным флагам (УдФ).

Тем самым мы предлагаем эффективный инструмент, который позволит вам участвовать в нашей работе с ИКАО или расширить свое участие в ней. Если вам нужны дополнительные разъяснения, просим обращаться к нам по адресу: montrealicao@itf.org.uk



ИКАО: КРАТКАЯ СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Как описано выше, ИКАО является специализированным учреждением ООН, занимающимся вопросами международной гражданской авиации.

ИКАО появилась на свет в конце Второй мировой войны, в эпоху стремительных политических перемен, социальных потрясений и технологических инноваций. Война продемонстрировала важность гражданской и военной авиации, а также международного сотрудничества на стадии ее развития.

ИКАО была учреждена в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенцией), подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 г. 52 государствами.

К октябрю 1947 г. Конвенция была ратифицирована и ИКАО стала специализированным учреждением ООН, связанным с Экономическим и Социальным Советом (ЭКОСОС).

Как структура Организации Объединенных Наций ИКАО была создана и в основном контролировалась небольшой группой могущественных государств-победителей во Второй мировой войне; однако в последующие десятилетия она превратилась в действительно разнообразную и глобальную международную организацию.

Сама Чикагская конвенция стала итогом политических разногласий между тогдашними державами в отношении того, насколько либеральным или ограничительным должно быть регулирование международной гражданской авиации. Эта дилемма сохранялась на протяжении многих лет и десятилетий. За последние два десятилетия тема либерализации получила развитие в самой ИКАО.

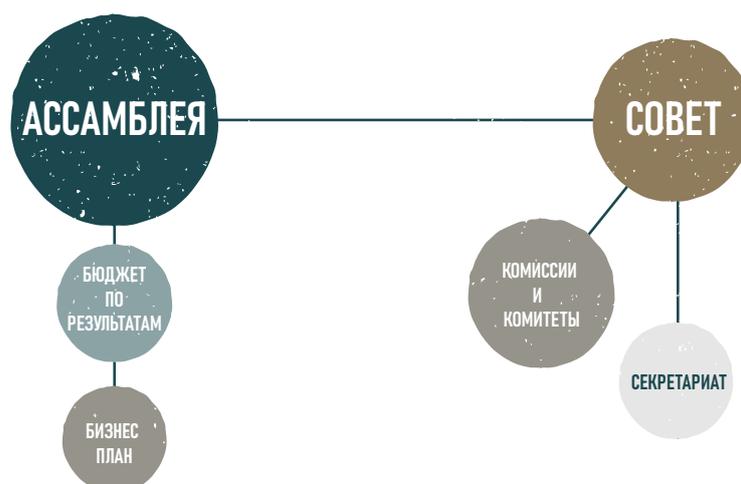
МФТ считает, что режим Чикагской конвенции на протяжении многих лет оптимально служил делу авиационного сообщества. Двусторонний режим защищал отрасль от удобных флагов и «зайцев», обеспечивая при этом исключительный уровень защищенности и безопасности. В то же время требование «равенства возможностей» при предоставлении международных авиатранспортных услуг гарантировало развитие сети воздушного транспорта.

С другой стороны, через 77 года после подписания Чикагской конвенции сложился совершенно иной геополитический, социальный и экономический ландшафт. Для МФТ вопрос заключается в том, как лучше всего модернизировать регулирование международной гражданской авиации, не подвергая опасности достоинства режима Чикаго, а извлекая из них выгоду и приумножая их.

РУКОВОДЯЩИЕ ОРГАНЫ ИКАО

Три основных органа ИКАО:

- Ассамблея
- Совет
- Секретариат во главе с Генеральным секретарем.



Ассамблея ИКАО включает все (договаривающиеся) государства-члены ИКАО; она проводится не реже одного раза в три года и созывается Советом в подходящее время и в подходящем месте. Внеочередное заседание Ассамблеи может быть проведено в любое время по обращению Совета или по требованию не менее одной пятой от общего числа государств-членов.

С 1995 г. МФТ имеет статус наблюдателя в ИКАО и направляет делегации на Ассамблею ИКАО. (Официально ИКАО классифицирует наблюдателей как «организации, которые могут быть приглашены на заседания ИКАО»).

41-я Ассамблея ИКАО должна состояться в 2022 г., а 42-я - в 2025 г.

Совет ИКАО: Это постоянно действующий орган Организации, подотчетный Ассамблее. Он состоит из 36 государств-членов, избираемых Ассамблеей на трехгодичный срок. Президент ИКАО председательствует в Совете ИКАО.

Государства в Совете ИКАО заседают в течение одного трехгодичного срока (между Ассамблеями). Совет ИКАО состоит из трех групп государств: 1) государств, играющих ведущую роль в воздушном транспорте, 2) государств, вносящих наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации, 3) государств, обеспечивающих географическое представительство¹.

Совет выполняет многочисленные функции, самыми значимыми из которых являются представление годовых докладов Ассамблее, выполнение указаний Ассамблеи и выполнение обязанностей и обязательств, налагаемых на него Чикагской конвенцией. Он также управляет финансами ИКАО; назначает и определяет обязанности Авиатранспортного комитета, Комитета по совместной поддержке авиационного обслуживания, Финансового комитета, Комитета по незаконному вмешательству, Комитета по техническому сотрудничеству и Комитета по людским ресурсам. Он назначает членов

Аэронавигационной комиссии и избирает членов Комитета по присуждению премии имени Эдварда Уорнера. Еще одной важной функцией Совета является назначение Генерального секретаря.

Являясь одним из двух руководящих органов ИКАО, Совет постоянно направляет деятельность ИКАО. В этой связи одной из его основных обязанностей является принятие международных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs) и включение их в Приложения к Чикагской конвенции. Совет может также при необходимости вносить изменения в существующие Приложения.

Секретариат: Его возглавляет Генеральный секретарь; он состоит из пяти основных управлений:

- Аэронавигационное управление,
- Авиатранспортное управление,
- Управление по правовым вопросам и внешним сношениям,
- Административное управление,
- Управление технического сотрудничества.

Деятельность Секретариата отражает подлинно международную перспективу, а персонал профессионального уровня нанимается на широкой географической основе.

ИКАО имеет семь региональных бюро в разных частях мира.² Эти бюро не очень большие, их работу курирует штаб-квартира в Монреале; они также играют важную техническую роль в ИКАО, помогая членам в каждом регионе внедрять стандарты и процедуры организации и выступая в качестве своего рода информационного посредника между местными правительствами и штаб-квартирой. Каждое бюро укомплектовано административным персоналом и специалистами в самых разных технических областях. Они также проводят исследования о текущем состоянии местных средств навигации, семинары и тренинги для обсуждения региональных проблем, предоставляют секретарские услуги для различных групп в регионе и разрабатывают региональные планы для содействия усовершенствованиям.

1. Смотрите полный список государств-членов на период между Ассамблеями 2019-2022 гг. в Приложении X.

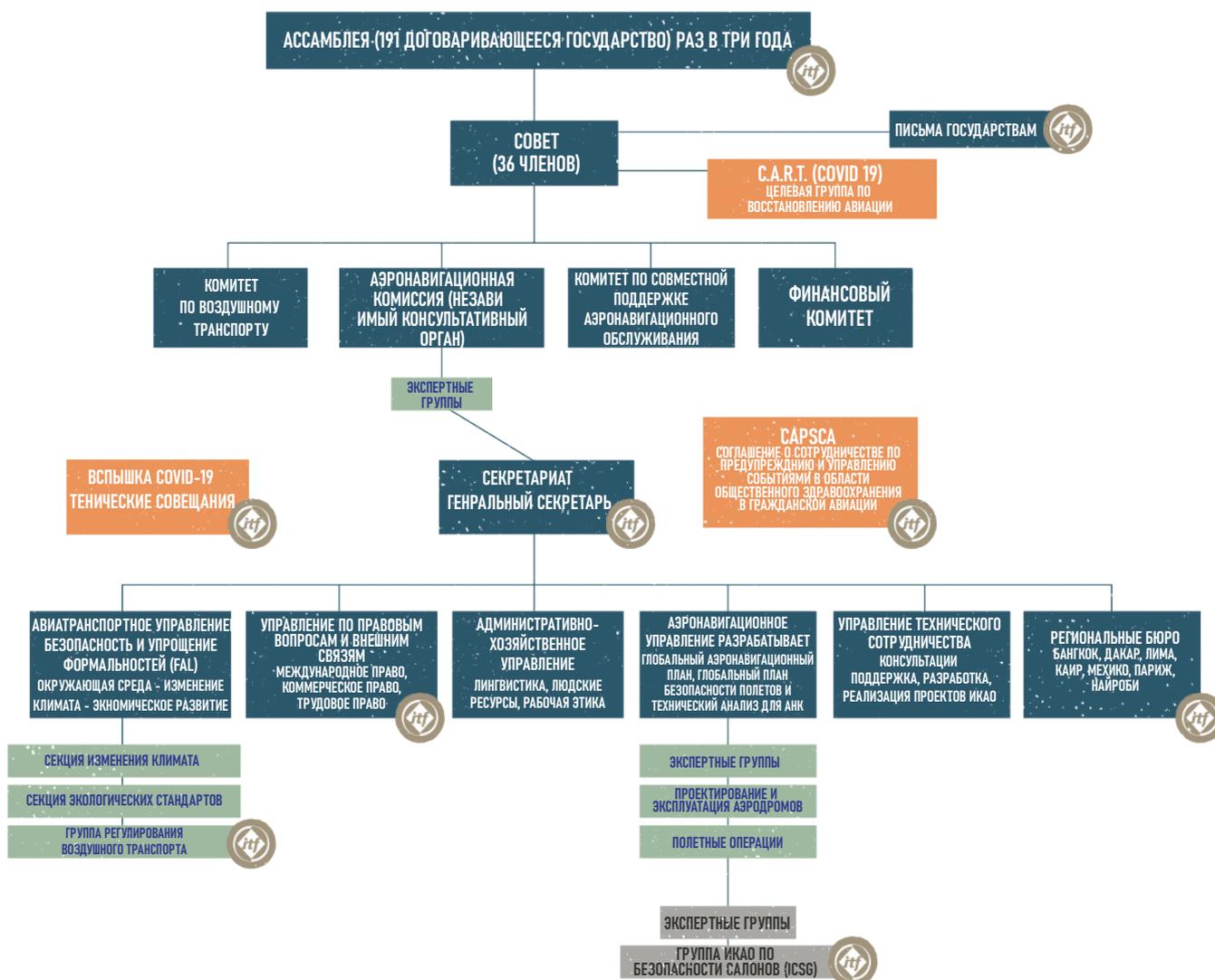
2. Смотрите список региональных бюро ИКАО в Приложении XY.

ОКАЗАНИЕ ВЛИЯНИЯ НА ИКАО

Эта структура важна для МФТ и ее членских организаций с точки зрения определения того, на чем мы должны сосредоточить наши лоббистские усилия:

- Ассамблея,
- Совет,
- Секретариат и Аэронавигационное управление,
- Региональные бюро,
- Экспертная группа по регулированию воздушного транспорта (ATRP), Группа ИКАО по безопасности салонов (ICSG) и аналогичные соответствующие (постоянные или специальные) образования.

Это не отдельные области, они тесно взаимосвязаны, и достижение прогресса в одной из них всегда может открыть новые возможности на других уровнях.



Наше бюро в Монреале помогает нам укреплять и развивать наши связи и отношения с Секретариатом ИКАО, представителями государств-членов ИКАО и другими заинтересованными сторонами глобальной авиационной отрасли.

Ассамблея

До открытия нашего бюро по связи в Монреале некоторые профсоюзы работников гражданской авиации МФТ обычно лоббировали свои правительства по ключевым проблемам наемных работников и отрасли в преддверии Ассамблей ИКАО. С нашей новой Рабочей группой по ИКАО мы продолжим эту жизненно важную работу.

Однако нам необходимо добиваться, чтобы членские профсоюзы применяли более систематичный подход при определении связи их правительства с ИКАО, чтобы разъяснять цель предложений МФТ Ассамблеям ИКАО и заручиться их поддержкой.

Более того, нам необходимо улучшить взаимодействие между Секретариатом МФТ и членскими организациями.

Независимо от статуса или численности вашего профсоюза, установление тесных контактов с представителем ИКАО в каком-либо государстве является преимуществом для авиационной семьи МФТ. Даже если мы не сможем убедить их соглашаться с нами по каждому вопросу, долгосрочные близкие взаимоотношения будут означать для нас существенный поток информации.

Этот процесс важен для МФТ и ее членских организаций с точки зрения определения того, на чем мы должны сосредоточить наши лоббистские усилия (см. Приложение XZ, «Основы процесса лоббирования»).

Совет

Вышеупомянутые пункты относятся и к членам Совета. Государства-члены Совета имеют более значительное влияние в ИКАО, поскольку он превратился в центральное учреждение в рамках ИКАО. Через несколько лет после создания ИКАО Совет фактически стал постоянно действующим органом, заседающим без перерыва; при этом каждый член Совета назначает постоянного представителя и открывает офис в штаб-квартире в Монреале. Каждое государство имеет право голоса, и государства-члены Совета обычно могут приглашать сопровождающих лиц из других небольших или соседних государств. Следовательно, нам необходимо уделять больше внимания этим государствам.

Секретариат

Нам уже удалось наладить хорошие отношения с Секретариатом ИКАО. У нас также есть тесные контакты на разных уровнях иерархии Секретариата ИКАО. В будущем нам необходимо расширять эту систему взаимоотношений. Выполнение этой задачи требует существенного привлечения и ответственного подхода профсоюзам авиационных работников.

Региональные бюро

Более того, на региональном уровне привлечение членских организаций будет иметь решающее значение для достижения успешных результатов. Членские организации в каждом регионе обладают экспертными знаниями местных условий, которые могут быть неизвестны Секретариату МФТ. Эти знания и сети, созданные нашими членскими организациями в своем регионе, являются ключом к оказанию влияния на региональные бюро и ИКАО.

Аэронавигационное управление

Аэронавигационное управление осуществляет руководство стратегиями ИКАО в области безопасности, пропускной способности и эффективности аэронавигации

в партнерстве с заинтересованными сторонами в авиации. Эта работа проводится в рамках следующих элементов:

- Политика и стандартизация,
- Безопасность и мониторинг инфраструктуры,
- Безопасность и анализ инфраструктуры,
- Безопасность и реализация инфраструктуры.

Аэронавигационное управление также возглавляет усилия ИКАО, связанные с кризисами и непредвиденными обстоятельствами.

Для нас участие в деятельности Аэронавигационного управления является серьезным вызовом. Однако нам необходимо добиваться прогресса на этом фронте, чтобы реализовывать политику МФТ, оказывая влияние на разработку SARPс ИКАО.

Группа экспертов по управлению воздушным движением (АТМОПСП) является технической группой Аэронавигационной комиссии ИКАО. Задача АТМОПСП заключается в разработке стратегии и координации решений для управления воздушным движением, то есть служб воздушного движения (АТS), управления воздушным пространством (АSМ), управления потоком воздушного движения (АТFМ). В соответствии с необходимостью обеспечивать гармонизированную глобальную рабочую среду для ОрВД, АТМОПСП разрабатывает и поддерживает Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPс), Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) и инструктивный материал для:

- а) служб воздушного движения
- б) управления потоком воздушного движения
- в) процедур и фразеологии для управления воздушным движением
- г) управления воздушным пространством
- д) военно-гражданской координации

Подгруппа по удаленным АТS подчинена ИКАО АТМОПСП.

В задачу RATS-SG входит мониторинг событий, связанных с планированием и реализацией удаленных цифровых АТS для аэродромов, а также предоставление обновленной информации для АТМОПСП. Глобальный аэронавигационный план ИКАО гласит, что «безопасная и экономически эффективная работа служб воздушного движения (АТS) может осуществляться из пунктов/объектов без

непосредственного визуального наблюдения для одного или нескольких аэродромов, где установка на месте физической вышки ATS не может быть экономически эффективной или стабильной», т.е. из удаленных башен. Таким образом, Подгруппа должна разработать руководство по внедрению DAATS (цифровых аэродромных служб воздушного движения) (удаленных башен), определить любую необходимость разработки применимых стандартов, рекомендуемой практики и процедур, а также подготовить проект необходимой документации для ATMOPSP.

Политика и стандартизация

В рамках политики в области безопасности и инфраструктуры, и стратегии в области стандартизации Аэронавигационное управление организации (ANB) разрабатывает и поддерживает Глобальный план обеспечения безопасности полетов и Глобальный аэронавигационный план. Они реализуются всеми подразделениями в рамках ANB, всеми региональными бюро организации, а также региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) и региональными группами планирования и реализации (PIRG), обе из которых включают в свой состав представителей государства и авиационных партнеров из соответствующего региона.

Авиатранспортное управление

Авиатранспортное управление (АТВ) поддерживает реализацию стратегических целей ИКАО, в частности: безопасность и упрощение формальностей; экономическое развитие воздушного транспорта; и охрана окружающей среды. Это Управление также способствует безопасности.

Управление работает под руководством Совета, Авиатранспортного комитета, Комитета по незаконному вмешательству и Комитета по совместной поддержке аэронавигационного обслуживания. Поддержка со стороны Секретариата предоставляется Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), который является Комитетом Совета.

Авиационная безопасность и упрощение формальностей

ИКАО играет важную ведущую роль в области авиационной безопасности с конечной целью повышения уровня безопасности гражданской авиации во всем мире. С этой целью ее усилия сосредоточены в первую очередь на разработке и координации эффективной глобальной политики и правовых рамок в ответ на растущую угрозу для гражданской авиации; проведении аудитов, выявляющих недостатки в области авиационной безопасности; и оказании помощи государствам во внедрении стандартов безопасности и устранении недостатков.

Окружающая среда

В области охраны окружающей среды общая цель ИКАО заключается в повышении устойчивости международной авиационной деятельности путем сведения к минимуму шума летательных аппаратов и воздействия выброса газов от двигателей на качество воздуха на местах и на глобальный климат. В этой области АТВ фокусируется на: количественной оценке воздействия авиации на окружающую среду посредством разработки методологий, инструментов, моделей и баз данных; и на разработке

политики, стандартов и рекомендуемой практики для решения проблемы воздействия авиации на окружающую среду посредством технологических, эксплуатационных и рыночных мер.

Экономическое развитие

Деятельность Управления в экономической сфере связана с устойчивостью развития воздушного транспорта. В этой связи Управление отвечает за разработку, продвижение и распространение политики и инструктивных материалов по основным вопросам регулирования, связанным с экономическим регулированием и либерализацией международного воздушного транспорта, а также с экономикой аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Первостепенное значение имеет доступность широкого спектра обоснованных и надежных авиационных данных. С этой целью АТВ осуществляет руководство статистической программой, прогнозированием и экономическими исследованиями, что позволяет предоставлять достоверную информацию о нынешнем и будущем развитии воздушного транспорта.

Помимо поддержки вышеперечисленных стратегических целей АТВ занимается администрированием:

- Соглашений о совместном финансировании с Данией и Исландией для предоставления определенных аэронавигационных услуг в Северной Атлантике (DEN / ICE);
- Соглашения о совместном финансировании Североатлантической системы мониторинга высоты (HMS);
- Соглашения о разделении затрат на спутниковую систему распространения информации, касающейся аэронавигации (SADIS); а также
- Директории открытых ключей ИКАО, являющейся основным глобальным пунктом распространения сертификатов открытых ключей подписи от всех эмитентов электронных паспортов.

Административно-хозяйственное управление

Административно-хозяйственное управление (АДХ) отвечает за предоставление административной поддержки, необходимой Организации, и играет ведущую роль в ее эффективном и действенном административном управлении. АДХ направляет деятельность ИКАО на управление по результатам, и ориентированную на производительность организационную культуру с целью удовлетворения потребностей государств-членов, отраслей и других потребителей, а также широкой общественности.

Управление выполняет свои функции через:

- Предоставление высококвалифицированных людских ресурсов и услуг, а также эффективных административных и управленческих процессов.
- Применение высочайших стандартов трудовой этики и поведения, и совершенствование управления людскими ресурсами для удовлетворения меняющихся потребностей Организации.
- Использование навыков и инструментов управления по результатам для поддержки Организации в достижении ее стратегических целей.

Управление по правовым вопросам и внешним сношениям

Юридические функции

Управление предлагает консультации и помощь Генеральному секретарю, а через него Совету и другим органам Организации, а также государствам-членам ИКАО по уставным, административным и процедурным вопросам, по проблемам международного, воздушного, коммерческого, трудового права и имеющим к этому отношение вопросам. Управление также осуществляет исследования и разработки в области международного частного и публичного воздушного права, готовит документацию и выполняет функции секретариата Юридического комитета: соответствующих органов Ассамблеи и дипломатических конференций, на которых принимаются многосторонние договоры по международному воздушному праву.

Функции внешних сношений

Управление отвечает за рассмотрение, консультирование и координацию отношений ИКАО с государствами-членами и государствами, не являющимися членами, организациями Общей системы Организации Объединенных Наций и другими международными организациями.

Управление ведет мониторинг деятельности международной системы, которая представляет взаимный интерес для ИКАО, Организации Объединенных Наций и других международных организаций, обращает внимание на международные дела и политические события, которые могут повлиять на ИКАО, а также принимает меры для представительства Организации на заседаниях других организаций.

Управление технического сотрудничества

Программа технического сотрудничества ИКАО предлагает консультации и помощь в разработке и реализации проектов по всему спектру гражданской авиации, направленных на обеспечение безопасности полетов, охраны окружающей среды и устойчивого развития национальной и международной гражданской авиации. Программа осуществляется под общим политическим руководством Ассамблеи и Совета ИКАО. В соответствии с общим руководством Генерального секретаря Программа технического сотрудничества выполняется Управлением технического сотрудничества (ТСВ).

Экспертная группа по регулированию воздушного транспорта (ATRP), Группа ИКАО по безопасности салонов (ICSG) и аналогичные, имеющие к этому отношению (постоянные или специальные) учреждения в ИКАО.

Секция уже более шести лет успешно принимает участие в работе Группы ИКАО по безопасности салонов (ICSG)-совместном отраслевом нормативном органе, в состав которого входят эксперты по безопасности салонов из ведомств гражданской авиации, авиакомпаний, самолетостроительных предприятий и международных организаций. Во время составления настоящего документа наши эксперты вносили свой вклад в приведенное ниже руководство. Оно было переведено на арабский, китайский, французский, русский и испанский языки:

- Doc 10002. Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности
- Doc 10062 Руководство по учету аспектов безопасности в кабине при расследовании авиационных происшествий и инцидентов
- Doc 10148 Справочник ИКАО по вопросам переподготовки членов кабинного экипажа в условиях COVID-19
- Doc 10086 Руководство по информации и инструкциям для обеспечения безопасности пассажиров
- Doc 10111 Руководство по внедрению и использованию кабинных электронных полетных планшетов
- Doc 10072 Руководство по установлению требований к минимальному составу кабинного экипажа
- Doc 10049 Руководство по утверждению и использованию детских удерживающих систем
- Cir 344-AN/202 Инструктивные указания по обучению и подготовке персонала и представлению данных о событиях, связанных с появлением паров
- Cir 340 Инструктивные указания по расширенному использованию портативных электронных устройств
- Cir 356 Инструктивные указания по цифровому обучению при подготовке членов кабинного экипажа
- Cir 353 Инструктивные указания по подготовке кабинного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее
- Cir 300 Сборник материалов по субъективным факторам № 15
- Covid-19 Краткий справочник Варианты руководства к существующим ограничениям полета и служебного времени
- Краткое руководство по Covid-19 Требования к повторному обучению кабинного экипажа
- Covid-19 Краткое руководство Требования к минимальному составу кабинного экипажа при перевозке груза в пассажирском салоне

В марте 2013 г. 6-я Всемирная авиатранспортная конференция ИКАО поручила Группе ИКАО по регулированию воздушного транспорта (ATRP) рассмотреть и разработать многосторонние международные соглашения по либерализации доступа на рынок и дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок, а также заключить международное соглашение о либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними. МФТ активно вмешивается в работу ИКАО в этой области, добиваясь того, чтобы дальнейшая либерализация не происходила без надлежащих гарантий для наемных работников, чтобы безопасность не ставилась под угрозу по экономическим соображениям, и, следовательно, чтобы безопасность и экономическое регулирование не рассматривались изолированно.

Решающее значение имеет продолжение нашей успешной работы в ICSG, ATRP и участие в аналогичной работе ИКАО.

Вкратце, наша задача состоит в том, чтобы создать дополнительные возможности для расширения нашей лоббистской деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях, и эффективно участвовать в вышеизложенных и в основном осуществляемых в Монреале мероприятиях ИКАО, оптимально используя наши ограниченные ресурсы. Поэтому наши членские организации должны активно участвовать как в практических, так и в политических действиях МФТ в подразделениях ИКАО.

КАК ИКАО РАЗРАБАТЫВАЕТ СТАНДАРТЫ?

Сегодня ИКАО администрирует более чем 12 000 SARPs в 19 Приложениях и пяти Правилах аэронавигационного обслуживания (PANS) к Чикагской конвенции, многие из которых постоянно развиваются в соответствии с последними разработками и инновациями.



SARPs и PANS имеют решающее значение для государств-членов ИКАО и других заинтересованных сторон, поскольку они составляют фундаментальную основу для согласованной глобальной авиационной безопасности и эффективности в воздухе и на земле, всемирной стандартизации функциональных и эксплуатационных требований к аэронавигационным средствам и службам, и упорядоченного развития воздушного транспорта.

Разработка SARPs и PANS представляет собой многоэтапный процесс - часто называемый «процессом поправок» или «нормотворческим процессом» ИКАО - с задействованием нескольких технических и не технических органов в самой Организации, или тесно связанных с ИКАО.

Обычно требуется около двух лет для того, чтобы первоначальное предложение по новому или усовершенствованному Стандарту, Рекомендуемой практике или процедуре было официально принято или одобрено для включения в Приложение или PANS. Иногда эти сроки могут быть расширены или сжаты в зависимости от характера и приоритета рассматриваемого предложения.

КЛЮЧЕВЫЕ ТОЧКИ ВХОДА ДЛЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОФСОЮЗОВ

Ассамблея ИКАО и конференции высокого уровня: МФТ и ее членские авиационные профсоюзы посещают эти важные заседания на протяжении последних 25 лет. Хотя негосударственным заинтересованным сторонам не разрешается быть членом ИКАО, МФТ может быть наблюдателем. Она предлагает техническую поддержку в комитетах ИКАО с точки зрения трудовых отношений. Секция работников гражданской авиации координирует вклад авиационных профсоюзов, в том числе в проводимые раз в три года ассамблеи ИКАО, и поддерживает диалог с ключевыми международными партнерами в рамках подготовки к крупным мероприятиям ИКАО.

Письма государствам и соответствующие виды информирования: Секция работников гражданской авиации и ее комитеты координируют общие элементы ответа на письма государствам-членам ИКАО и другие соответствующие виды информирования ИКАО, представляющие стратегический интерес для авиационных работников.

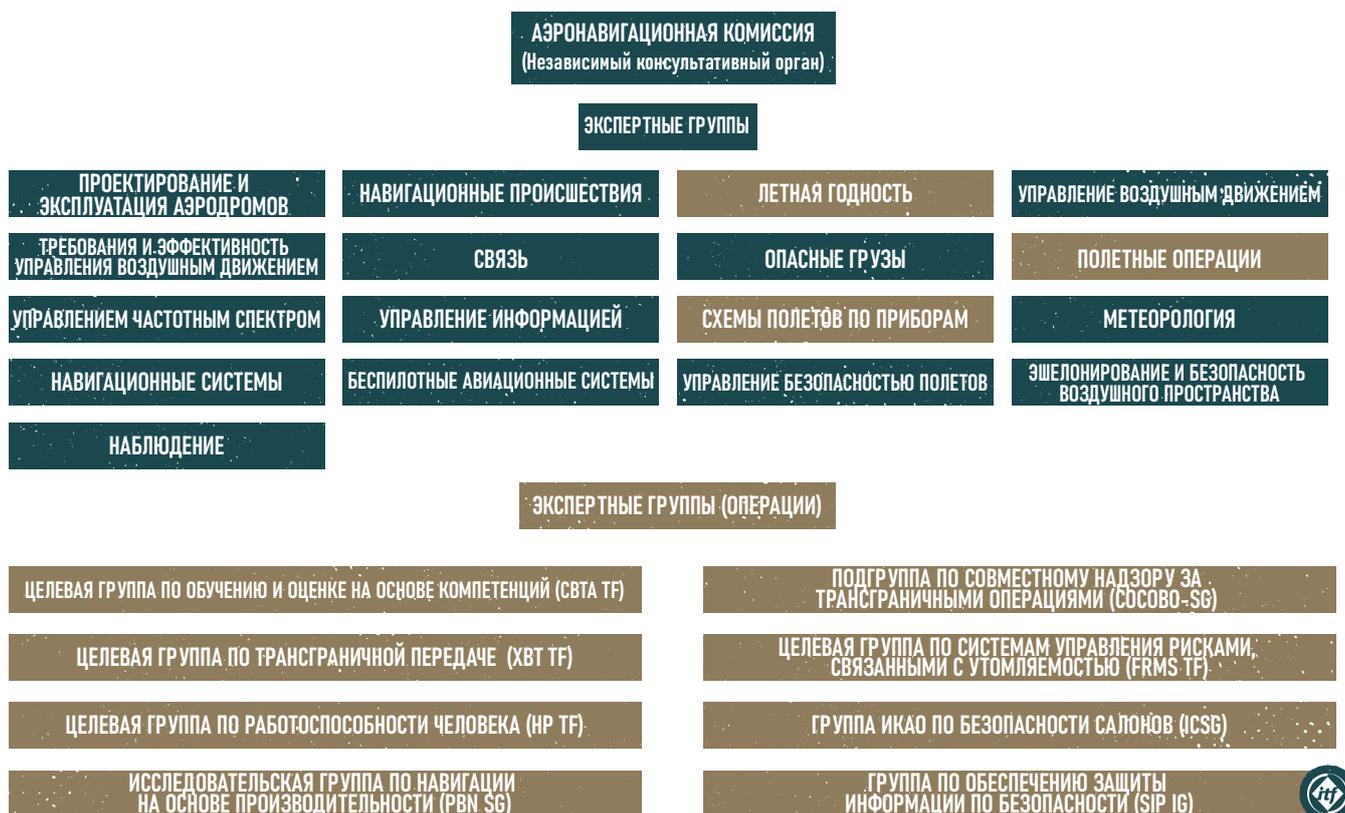
Группы экспертов и исследовательские группы ИКАО: Группы экспертов - это технические группы квалифицированных экспертов, цель которых заключается в продвижении в установленные сроки решения специализированных проблем, которые не могут быть решены должным образом или быстро с помощью

имеющихся у Секретариата ИКАО средств. С другой стороны, исследовательские группы - это небольшие группы экспертов, предоставляемые в распоряжение государствами и организациями для оказания помощи Секретариату ИКАО в качестве консультантов для ускорения прогресса по отдельным техническим задачам. В настоящее время МФТ и члены ее Рабочей группы по ИКАО активно участвуют в нижеследующих группах экспертов, комитетах или исследовательских группах ИКАО: (1) Группа ИКАО по безопасности салонов (ICSG); (2) Соглашение о сотрудничестве по предупреждению и управлению событиями в области общественного здравоохранения в гражданской авиации (CAPSCA); (3) Юридический комитет; (4) Группа по регулированию воздушного транспорта (ATRP); (5) Подгруппа по удаленным АТС; (6) Группа по руководству управлением воздушным движением (АТМОРSP); и (7) Целевая группа по наземному обслуживанию (GHTF).

Мы надеемся участвовать в Аэронавигационной комиссии (ANC), которая рассматривает и рекомендует SARPs и процедуры аэронавигационного обслуживания (PANS) с целью принятия или одобрения Советом ИКАО.

Секция работников гражданской авиации систематически информирует все авиационные профсоюзы МФТ о своей деятельности в ИКАО.

Рисунок 1 Пример групп экспертов в рамках трех выделенных (золотым цветом) групп специалистов по управлению полетами.



ДОЛГИЙ ПЕРЕХОД ИКАО К ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ И ДЕРЕГУЛИРОВАНИЮ

В 1994 г., на 4-й Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/4)³, государства-члены ИКАО были в основном настроены против отмены двусторонней системы.

5-я Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5), состоявшаяся в 2003 г., стала поворотным моментом. На ATConf/5 большинство государств предпочло с распростертыми объятиями принять байку о либерализации в отношении переговоров о воздушном сообщении и законов о владении и контроле.

ATConf/5 приняла Декларацию о глобальных принципах либерализации международного воздушного транспорта, 14 выводов и две рекомендации, а именно, одну о либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, и вторую - о будущей роли ИКАО, включая ее отношения со Всемирной торговой организацией (ВТО) и семь типовых статей для использования по усмотрению государств в соглашениях о воздушном сообщении.

Кроме того, ATConf/5 утвердила 67 выводов для включения в свой отчет, охватывающий весь спектр тем и вопросов повестки дня. Среди этих выводов было одобрение конференцией концепции и содержания типовых соглашений о воздушном сообщении (TASA), одно для двусторонних, а другое для региональных ситуаций, для использования во взаимоотношениях в области воздушного транспорта. В Декларации, Рекомендациях и Выводах содержатся многочисленные ссылки на действия, которые должны быть предприняты государствами и ИКАО.

Эта тенденция к либерализации продолжилась на глобальном симпозиуме по либерализации в Дубае в сентябре 2006 г.

После этого на 36-й Ассамблее ИКАО в сентябре 2007 г. проводилась та же линия.

Оба мероприятия были посвящены двусторонним соглашениям о так называемом «открытом небе», предлагаемым США. Была даже выдвинута идея о расширении сферы действия Приложения по воздушному транспорту к Генеральному соглашению ВТО по торговле услугами (ГАТС)⁴.

Осознанное включение в повестку дня вопросов о либерализации/дерегулировании ознаменовало собой существенный отход от традиционного мышления ИКАО.

В 2010 г. на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО обсуждался проект Многосторонней конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях.

На 8-м заседании своей 196-й сессии в июне 2012 г. Совет одобрил пересмотренные Заявления о видении и миссии ИКАО, а также новый набор из пяти стратегических целей Организации на 2014–2016 гг. В основе этих двух заявлений лежат новые стратегические цели ИКАО:

- А. Безопасность: Повышение уровня глобальной безопасности полетов гражданской авиации
- Б. Пропускная способность и эффективность аэронавигации: Увеличение пропускной способности и повышение эффективности глобальной системы гражданской авиации.
- В. Авиационная безопасность и упрощение формальностей: Повышение уровня безопасности и упрощения формальностей в глобальной гражданской авиации.
- Г. Экономическое развитие воздушного транспорта: Содействие развитию надежной и экономически целесообразной системы гражданской авиации
- Д. Защита окружающей среды: Минимизация неблагоприятного воздействия деятельности гражданской авиации на окружающую среду.

Благодаря стратегической цели Г (Экономическое развитие воздушного транспорта) ИКАО получила юридическое обоснование для толкования первоначальной цели в Статье 44 Чикагской конвенции таким образом, чтобы она означала, что ИКАО берет на себя большую ответственность и лидерство в экономическом регулировании.

3. ИКАО проводит Всемирную авиатранспортную конференцию (ATConf) примерно один раз каждые 10 лет.

4. Более подробную информацию о ГАТС смотрите на: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm



Фото: Скайлер Свум/Unsplash

На основании этих документов (Декларации, Выводов и Рекомендаций) 6-я Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/6), состоявшаяся в 2013 г., решила продолжить оказание государствам помощи в их усилиях по либерализации путем расширения «рыночных» механизмов, предлагаемых государствам; продолжить обновлять TASA, чтобы идти в ногу с регулятивной эволюцией; осуществлять и поощрять разработку дополнительных учебных курсов, региональных семинаров или аналогичных мероприятий в интересах государств в соответствии с имеющимися ресурсами; продолжить мониторинг изменений в законодательстве и регулировании; проводить исследования по основным вопросам, имеющим глобальное значение; предоставлять государствам политическое руководство и помощь; продолжить разрабатывать соответствующие базы данных, такие как база данных мировых соглашений о воздушных сообщениях, а также тематические исследования об опыте либерализации.

На этой конференции делегаты, выступающие за либерализацию, размышляли о «достижениях» после ATConf/5.

В 2013 г. 38-я сессия Ассамблеи ИКАО обратилась к Совету с просьбой начать работу над международным соглашением о либерализации владения авиоперевозчиками и контроля над ними.

В июне 2015 г. Совет ИКАО утвердил свое долгосрочное видение либерализации:

Мы, государства-члены Международной организации гражданской авиации, полны решимости активно добиваться постоянной либерализации международного воздушного транспорта на благо всех заинтересованных сторон и экономики в целом. Мы будем руководствоваться необходимостью обеспечивать соблюдение самых высоких уровней авиационной безопасности и принципа справедливых и равных возможностей для всех государств и их заинтересованных сторон.

39-я Ассамблея ИКАО, состоявшаяся в 2016 г., приняла Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта:

Сводное заявление Ассамблеи о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта (A39-15)

«Ассамблея: Вновь подтверждает первостепенную роль ИКАО в развитии политического руководства по регулированию международного воздушного транспорта».

«Вновь подтверждает необходимость того, чтобы ИКАО продолжала изучать будущие регуляторные механизмы и разрабатывать рекомендации и предложения для решения сложных проблем, с которыми сталкивается международный воздушный транспорт, реагируя на внутренние и внешние перемены, затрагивающие его интересы»;

Последние четыре года ATRP работает над разработкой международных соглашений по либерализации.

ИКАО ПРОТИВ ГАТС, TISA И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВЫХ СОГЛАШЕНИЙ

В целом МФТ твердо поддерживает роль ИКАО.

Авиационные профсоюзы должны знать, что внесение поправок в Чикагскую конвенцию с целью достижения либерализации является непростой задачей, и что такая попытка столкнется с рядом политических и юридических препятствий.

Одна из основных трудностей - это уровень консенсуса, который требуется в ИКАО для того, чтобы какая-либо поправка вступила в силу⁵.

Как кратко изложено выше, на национальном уровне нашим членским организациям необходимо постоянно усиливать через наших членов потребность в сохранении и укреплении глобального режима регулирования экономики и безопасности полетов; и позиции наших членских профсоюзов могут влиять на политику национального правительства в отношении ИКАО. Было предпринято несколько альтернативных попыток либерализации/дерегулирования авиационной отрасли, выходящих за рамки полномочий ИКАО - в частности, во времена, когда усиливаются сомнения относительно материализации необходимого количества ратификаций для достижения либерализации и дерегулирования внутри ИКАО.

Одна из таких серьезных попыток либерализовать международную гражданскую авиацию за рамками полномочий ИКАО была предпринята в 1990-е годы путем включения доступа к рынкам в ГАТС ВТО⁶.

Во время переговоров было признано, что двусторонний обмен правами на перевозки, основанный на взаимной выгоде, оптимально отвечает потребностям международной гражданской авиации. Более того, считалось, что основополагающий принцип системы ГАТС, а именно режим наибольшего благоприятствования (РНБ), противоречит принципу двусторонней взаимности.

Согласно принципу РНБ, каждое государство-член ГАТС должно предоставлять режим не менее благоприятный, чем тот, который оно предоставило аналогичным услугам и поставщикам услуг любой другой страны, услугам и поставщикам услуг любого другого государства-члена; и это должно происходить немедленно и безусловно.

С другой стороны, сейчас появился новичок: Соглашение о торговле услугами (TiSA) Приложение к TiSA об услугах воздушного транспорта охватывает шесть областей международного воздушного транспорта: ремонт и техническое обслуживание самолетов, услуги компьютерных систем бронирования, продажа и маркетинг услуг воздушного транспорта, наземное обслуживание, услуги по эксплуатации аэропортов и специальные воздушные перевозки. Другими словами, TiSA значительно расширяет охват авиатранспортных услуг за пределами приложения GATS об услугах воздушного транспорта.

Поскольку международные торговые соглашения заключаются тайно за закрытыми дверями, мы в любое время можем услышать о новом торговом соглашении, включая доступ на рынок в его приложении об услугах воздушного транспорта.

Секретариат Секции и членские авиационные профсоюзы должны сохранять бдительность.

Основная проблема МФТ в отношении ГАТС, TiSA и любого другого аналогичного международного соглашения связана с последствиями разрыва связи между функциями экономического регулирования и регулирования безопасности и защиты, которые будет представлять собой передача ответственности. МФТ считает, что посредством ИКАО необходимо устанавливать органическую связь между регулированием безопасности и экономики.

-
5. Статья 94 (а) Конвенции гласит: «Любая предлагаемая поправка... должна быть одобрена большинством в две трети голосов Ассамблеи и затем вступает в силу в отношении государств, ратифицировавших такую поправку, после ратификации... [не]... менее, чем двумя третями от общего числа договаривающихся государств».
 6. Эта попытка провалилась, и в настоящее время Приложение GATS об услугах воздушного транспорта охватывает три так называемых «мягких» права: ремонт и техническое обслуживание самолетов, продажа и маркетинг воздушного транспорта и услуги компьютерной системы бронирования (CRS).

ЦЕЛИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ИКАО И ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЦУР)

ЦУР ООН		СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ ИКАО*				
		Безопасность	CAP/EFF	SEC/FAL	ECON	ENV
1	Повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах					
2	Ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства					
3	Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте					
4	Обеспечение всеохватного и справедливого качественного образования и поощрение возможности обучения на протяжении всей жизни для всех					
5	Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек					
6	Обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех					
7	Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех					
8	Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех					
9	Создание надежной инфраструктуры, поддержка всеохватной и устойчивой индустриализации и стимулирование инноваций					
10	Сокращение неравенства в доходах внутри стран и между ними					
11	Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов					
12	Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства					
13	Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями путем регулирования выбросов и содействия развитию в области возобновляемых источников энергии					
14	Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития					
15	Защита и восстановление экосистем суши и содействие их рациональному использованию, рациональное лесопользование, борьба с опустыниванием, прекращение и обращение вспять процесса деградации земель и прекращение процесса утраты биоразнообразия					
16	Содействие построению миролюбивого и открытого общества в интересах устойчивого развития, обеспечение доступа к правосудию для всех и создание эффективных, подотчетных и основанных на широком участии учреждений на всех уровнях					
17	Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития					



Стратегические цели ИКАО тесно связаны с 15 из 17 Целей устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций. Организация полностью привержена работе в тесном сотрудничестве с государствами и другими органами ООН для достижения соответствующих целей.

ИКАО также является официальным наблюдателем в Межучрежденческой группе экспертов по показателям достижения целей устойчивого развития и ответственным за глобальный показатель 9.1.2 Объемы пассажиров и грузов по видам транспорта в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. ИКАО постоянно вносит свой вклад в деятельность по мониторингу Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. и, при необходимости, других концепций развития.

Для каждой категории существует отдельный документ, охватывающий элементы ЦУР в рамках этой компетенции.

В соответствии со своей повесткой дня по либерализации и дерегулированию, Секретариат ИКАО уделяет основное внимание ЦУР в увеличении инвестиций, улучшении инфраструктуры и обеспечении быстрого роста отрасли. К сожалению, по нашему мнению, Секретариат ИКАО не занимает достаточно твердую позицию в отношении ЦУР 8, и поэтому мы должны предоставить достойные и убедительные доказательства, чтобы повлиять на перемены.

Неявное допущение состоит в том, что «просачивание благ сверху вниз» принесет положительные результаты для всех. Наша рабочая группа по ИКАО просит ИКАО уделять больше внимания задачам ЦУР 8. Без этого сбалансированного подхода быстрый рост может даже спровоцировать и усугубить неравенство. ЦУР предусматривают поступательный, всеохватный и устойчивый рост.

Более того, задачи ЦУР 8 тесно связаны с целями МОТ. Ссылка в ЦУР 8 на «полную и производительную занятость и достойную работу для всех» заимствует терминологию из Программы достойного труда МОТ. Всеохватный рост и достойная работа для всех женщин и мужчин составляют социальный аспект ЦУР 8. Прогресс в этом аспекте измеряется с точки зрения равенства, справедливости и правомерности в обществе. Факты свидетельствуют о том, что большинству стран еще предстоит пройти долгий путь.

Такой сбалансированный и целостный подход жизненно важен, поскольку существует динамическая взаимосвязь между целями ЦУР 8 и целями других ЦУР, и ЦУР 8 лежит в основе Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. Другими словами, экономические, социальные и экологические аспекты устойчивого развития неразрывно связаны со многими другими целями. Это означает, что неспособность добиться прогресса в достижении ЦУР 8 будет препятствовать прогрессу в достижении других целей.

Основываясь на этих аргументах, мы напомним Секретариату ИКАО и представителям государств-членов ИКАО, что МОТ обладает огромным богатством знаний и опыта, и попросим их использовать этот богатый ресурс.

ИКАО И КЛИМАТ

По данным [Международного энергетического агентства \(МЭА\)](#), гражданская авиация выбрасывает 3 процента антропогенного углекислого газа, и ожидается, что к 2050 г. эта доля вырастет до 5-9 процентов.

В 2013 г. Европейский Союз (ЕС), намереваясь ограничить эти выбросы, добавил международную авиацию в свою программу торговли квотами на выбросы. Эта программа включала тарифы на рейсы, соединяющие аэропорты ЕС с аэропортами за пределами Союза. Отрасль ответила сильным сопротивлением. Пытаясь найти компромисс, ИКАО разработала [Схему компенсации и сокращения выбросов углерода](#) для международной авиации (CORSIA)⁷.

Намерением CORSIA является соответствие [Парижскому соглашению ООН по климату \(PA\)](#), которое устанавливает глобальную цель ограничения повышения температуры не более чем на 2 градуса, что требует незамедлительных действий со стороны всех отраслей.

Схема начала действовать в 2021 г., однако не является обязательной до 2027 г.

При этом остаются и другие серьезные вопросы по поводу экологической сознательности CORSIA.

Во-первых, в CORSIA не учитываются внутренние рейсы, на которые приходится около трети выбросов в отрасли.

Во-вторых, компании в основном полагаются на новое поколение менее загрязняющих окружающую среду самолетов с современными двигателями, аэродинамическими модификациями и крепежной арматурой, которые весят меньше, включая планшеты, которые должны заменить тяжелые руководства для пилотов. Они не хотят предпринимать никаких шагов, выходящих за рамки этого. МФТ подозревает, что ИКАО не будет готова предпринять любые шаги, чтобы нанести убытки авиационным компаниям. Это причина того, почему схеме CORSIA не хватает амбиций, помимо компенсации выбросов.

В-третьих, делаются серьезные заявления о том, что компенсации, которые могут приобретать авиакомпании, неэффективны. В [докладе в сентябре 2019 г.](#), подготовленном двумя уважаемыми «мозговыми центрами»- New-Climate Institute и Stockholm Environment Institute- указывается, что 80 процентов потенциальных компенсаций CORSIA вряд ли принесут какую-либо дополнительную пользу для климата. Хотя в ответ на этот доклад ИКАО ограничила доступность компенсаций за утилизированные отходы в схеме, многие считают, что этого недостаточно.

И наконец, большинство частных самолетов исключены из схемы CORSIA; это означает, что их выбросы в значительной степени не регулируются. Частные самолеты сильно загрязняют окружающую среду. И что еще хуже, во многих частях мира они пользуются налоговыми льготами, которые даже более щедры, чем те, которые предоставляются обычным авиакомпаниям. Их воздействие на окружающую среду ужасно. Например, согласно фирме TerraPass, занимающейся вопросами компенсации выбросов углекислого газа, рейс из Лондона в Париж в наполненном реактивном самолете производит в десять раз больше выбросов углекислого газа на одного пассажира, чем регулярный рейс.

7. Соглашение CORSIA было достигнуто с целью создания глобальной схемы компенсации, которая обяжет участников обеспечить рост с нейтральным уровнем выбросов углерода выше уровней выбросов 2020 г. CORSIA- это схема компенсации выбросов углерода, которая призывает авиакомпании приобретать компенсационные кредиты для части загрязнения окружающей среды выше уровня 2020 г., чтобы компенсировать будущий рост.



Фото: Маркус Винклер/Unsplash

АРГУМЕНТЫ, КОТОРЫЕ МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ГОСУДАРСТВАМ

Как в ИКАО, так и в отношении ГАТС, TiSA или любого другого соглашения о международной торговле, полностью или частично охватывающего авиатранспортную отрасль, МФТ утверждает следующее:

- Государствам следует проводить политику активного управления осуществлением прав на свободу воздуха и доступом на рынок на основе решений по странам и маршрутам, принимаемых в каждом конкретном случае,
- Государства должны проводить либерализацию по своему выбору и в удобном для них темпе,
- Любое продление соглашений об «открытом небе» или других средств либерализации доступа к рынкам должно сопровождаться эффективными мерами по предотвращению антиконкурентного поведения,
- При определении своей политики в отношении прав на свободу воздуха государства должны соответствующим образом учитывать взаимность, баланс выгод и защиту аспекта общественных интересов,
- ИКАО всегда должна играть ведущую роль в экономическом регулировании,
- Государства и ИКАО должны включать социальные и человеческие факторы в соглашения в целях достижения Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций (ЦУР), которые они подписали.

КОНТРОЛЬНЫЙ СПИСОК ДЛЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОФСОЮЗОВ

Представляем контрольный список, который поможет и вдохновит авиационные профсоюзы на участие в работе МФТ с ИКАО:

- Назначить координатора по работе с ИКАО.
- Внимательно следить за соответствующими циркулярами/ электронными письмами, рассылаемыми Секретариатом Секции.
- Определить, кто представляет ваше правительство на мероприятиях ИКАО. Узнать их фамилии, адреса электронной почты, номера телефонов и другие контактные данные.
- Если у вас есть какие-либо контакты с сотрудниками Секретариата ИКАО, поделиться этими контактами с Секретариатом Секции.
- Когда Секретариат Секции просит разослать типовые письма вашему правительству и представителям ИКАО от вашей страны, отправлять их своевременно.
- По возможности стараться входить в состав делегации вашего правительства на крупных мероприятиях ИКАО.
- Входить в состав делегации МФТ на заседаниях ИКАО. Помнить, что ваша основная задача на заседаниях ИКАО будет заключаться в лоббировании вашего правительства. Поэтому следует выбирать вашего(их) делегата(ов) соответствующим образом.
- Просить ваш профсоюз размещать новые статьи, имеющие отношение к работе МФТ с ИКАО, на вашем профсоюзном веб-сайте, в профсоюзном журнале, информационном бюллетене или газете.
- Держать вашу собственную организацию и ваших членов в курсе работы МФТ с ИКАО.
- Сообщать и предоставлять обновленную информацию Секретариату, если вы встречаетесь с правительством.
- По возможности принимать участие в работе вашего Регионального бюро ИКАО.
- Просьба обращаться в Секретариат Секции, если у вас есть какие-либо вопросы или вам нужна дополнительная информация.

ВОТ НЕКОТОРЫЕ ПРИМЕРЫ НАШЕЙ РАБОТЫ С ИКАО

[МФТ предупреждает об «удобных флагах» в авиационной отрасли](#)

10 июля 2014 г.

МФТ должна предупредить о росте числа «удобных флагов» в авиации на шестой авиатранспортной конференции ИКАО (Международной организации гражданской авиации) в Монреале, которая начнется 17 марта.

[МФТ озвучивает предупреждение об «удобных флагах» в авиации](#)

17 июля 2014 г.

МФТ должна предупредить о росте числа «удобных флагов» в авиации на шестой авиатранспортной конференции ИКАО (Международной организации гражданской авиации) в Монреале, которая начнется в воскресенье.

[Авиационные профсоюзы МФТ начали лоббирование в связи с «серьёзными проблемами»](#)

21 июля 2014 г.

Профсоюзы работников гражданской авиации МФТ из разных стран мира лоббируют правительства своих стран по ключевым проблемам, касающимся наемных работников и отрасли в целом, в преддверии грядущего заседания ИКАО (Международной организации гражданской авиации).

[Новые рекомендации ИКАО являются «большим достижением» для МФТ](#)

24 февраля 2016 г.

После многолетней кампании за безопасное качество воздуха в салоне МФТ приветствовала новые Инструктивные указания Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по обучению и подготовке персонала, и представлению данных о событиях, связанных с появлением паров.

[МФТ открывает бюро по связи в ИКАО](#)

09 мая 2018 г.

Международная федерация транспортников (МФТ) подтвердила свое стремление к расширению и значительному присутствию в транспортном секторе гражданской авиации.

[МФТ в центре глобального саммита гражданской авиации](#)

25 сентября 2019 г.

Делегация МФТ присутствует на 40-й ассамблее Международной организации гражданской авиации (ИКАО), добиваясь таким образом, чтобы авиационные работники оказывали влияние на высший руководящий орган глобальной авиатранспортной отрасли.

ПРИЛОЖЕНИЕ X: ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ СОВЕТА ИКАО НА 2019-2022 ГГ.

На Ассамблее ИКАО 2019 г. из 193 государств-членов ИКАО были избраны нижеследующие государства в Руководящий совет Организации из 36 членов.

ЧАСТЬ I - Государства, играющие ведущую роль в воздушном транспорте

Австралия, Бразилия, Канада, Китай, Франция, Германия, Италия, Япония, Российская Федерация, Великобритания и США.

ЧАСТЬ II - Государства, вносящие наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации

Аргентина, Колумбия, Египет, Финляндия*, Индия, Мексика, Нидерланды*, Нигерия, Саудовская Аравия, Сингапур, Южная Африка и Испания.

ЧАСТЬ III - Государства, обеспечивающие географическое представительство

Коста-Рика*, Кот-д'Ивуар*, Доминиканская Республика*, Экваториальная Гвинея*, Греция*, Малайзия, Парагвай*, Перу*, Республика Корея, Судан*, Тунис*, Объединенные Арабские Эмираты, Замбия*.

* Государства, которые были впервые включены в 2019 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ XV: РЕГИОНАЛЬНЫЕ БЮРО ИКАО

- Бангкок, Таиланд (Азиатско-Тихоокеанское бюро)
- Каир, Египет (Ближневосточное бюро)
- Дакар, Сенегал (бюро Западной и Центральной Африки)
- Лима, Перу (Южноамериканское бюро)
- Мехико, Мексика (бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря)
- Найроби, Кения (бюро Восточной и Южной Африки)
- Париж, Франция (Европейское и Североатлантическое бюро)

ПРИЛОЖЕНИЕ XV: ОСНОВЫ ПРОЦЕССА ЛОББИРОВАНИЯ

Лоббирование и установление прямых контактов с вашими национальными представителями ИКАО и руководителями гражданской авиации являются важнейшими компонентами наших текущих информационно-пропагандистских кампаний. Лоббирование на национальном уровне имеет решающее значение для достижения желаемых нами изменений в политике.

Просим иметь в виду, что одна из самых убедительных форм лоббирования- это личная встреча с должностным лицом вашей страны или ее/его сотрудниками по обсуждаемым вопросам.

Лоббирование укрепляет отношения с должностными лицами из авиационной отрасли вашей страны и знакомит их с потребностями и проблемами наемных работников. Лоббирование также служит дополнением

к созданию сети или базы и информационной поддержке в СМИ- все три стратегии работают вместе, чтобы организовать успешную кампанию по защите интересов.

Во время таких встреч вы должны четко понимать свои посылы и конечную «просьбу». С этой целью Секция работников гражданской авиации МФТ подготовила «Руководство для авиационных профсоюзов по лоббированию на национальном уровне». Просим внимательно изучить его. А также иметь в виду, что, как указано в руководстве, Секретариат Секции работников гражданской авиации время от времени обновляет его.

РУКОВОДСТВО ДЛЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОФСОЮЗОВ ПО ЛОББИРОВАНИЮ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Эта памятная записка направлена на оказание поддержки членским профсоюзам работников гражданской авиации Международной федерации транспортников (МФТ), которые готовы лоббировать свои национальные правительства в отношении дальнейшей либерализации воздушного транспорта Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

Когда Экспертная группа ИКАО по регулированию воздушного транспорта (АТРП) опубликует свои проекты предложений по дальнейшей либерализации в отношении ключевых областей экономического регулирования международного воздушного транспорта, включая доступ к рынкам и либерализацию владения авиаперевозчиками и контроля над ними, Секция работников гражданской авиации подготовит новые руководящие принципы, сосредоточив внимание на этом документе.

6-я Авиатранспортная конференция ИКАО в марте 2013 г. сделала важные выводы в ключевых областях экономического регулирования международного воздушного транспорта, таких как доступ к рынкам, либерализация владения авиаперевозчиками и контроля над ними, справедливая конкуренция и права потребителей.

Эти выводы также нашли свое отражение в решениях, принятых позднее ассамблеей в контексте программы работы ИКАО в сентябре-октябре 2013 г.

Что происходит сейчас?

Ожидается, что в период после конференции ИКАО представит результаты по следующим вопросам:

- Принятие «долгосрочного видения» либерализации доступа к рынкам, включая разработку многостороннего соглашения;
- Достижение прогресса по многостороннему соглашению о либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними;
- Обновление руководящих правил по добросовестной конкуренции, что было подтверждено конференцией как «важный общий принцип в работе международных воздушных сообщений»;
- Разработка основных принципов защиты прав потребителей.

МФТ считает, что прогресс в этих ключевых областях может способствовать дальнейшему развитию глобальной экономической нормативной базы для международного воздушного транспорта. Однако следует должным образом учитывать мнения всех заинтересованных сторон, включая наемных работников. Соблюдение социальных и трудовых прав должно быть неотъемлемой частью этого процесса. На последней конференции и ассамблее ИКАО это было очень четко подчеркнуто.

Позиция МФТ

Опыт: В морском секторе суда и флота могут быть зарегистрированы в странах (включая страны, не имеющие выхода к морю и морских традиций), отличных от тех, в которых они действуют, которые предлагают более

дешевые стандарты безопасности, трудовые нормы и условия, а также неадекватные структуры надзора и инспекции безопасности. Регистрация в других странах обычно вызвана желанием сэкономить (включая выплату более низких зарплат и пособий работникам) или избежать эффективного регулирующего контроля со стороны государства истинного владения судна или флота.

Удобные флаги (УдФ): МФТ не единственная выражала озабоченность по поводу появления «удобных флагов» в авиатранспортной отрасли или поднимала вопросы о способности национальных регулирующих структур обеспечивать эффективный надзор за безопасностью деятельностью глобализующихся эксплуатантов воздушного транспорта и транснациональных предприятий. Эта тенденция может усугубиться в условиях дерегулирования, когда реестры начинают «конкурировать» друг с другом за большее число зарегистрированных самолетов, вызывая неуправляемую гонку уступок.

Устойчивость: Авиакомпании используют эту новую дерегулированную среду, чтобы творчески выбирать, будет ли их деятельность регулироваться и контролироваться местным или внутренним законодательством, открывая сектор гражданской авиации рискам социального демпинга, демпинга безопасности и ослабления надзора. В результате устойчивость авиатранспортной отрасли сейчас находится под угрозой из-за растущих беспорядков и сопротивления работников такой тактике работодателей.

Международная организация труда (МОТ): МФТ считает, что есть более оптимальный путь. После периода ускоренного дерегулирования и либерализации авиации настало время для нового подхода, который сочетает в себе здоровую отрасль гражданского воздушного транспорта, способную предлагать необходимые безопасные услуги для общества и бизнеса, и который предлагает справедливые и приемлемые условия труда для своих наемных работников. Должен быть глобальный консенсус в отношении принципа недопустимости конкуренции по социальным вопросам ни между странами, ни между бизнес-моделями. Это требует, чтобы ИКАО сотрудничала с другими учреждениями Организации Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, в частности, с МОТ. Часть этой совместной работы уже началась 20-22 февраля 2013 г. на Форуме глобального диалога МОТ о влиянии глобального экономического кризиса на отрасль гражданской авиации.

Что мы просим?

При выполнении своей последующей работы заинтересованные органы ИКАО (например, Авиатранспортный комитет [АТК]) должны принять рекомендации, касающиеся Декларации МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда (1998 г.). Без этого шага дальнейшая либерализация недопустима. Более того, это очень важно с точки зрения честной конкуренции и борьбы с социальным демпингом.



Если у вас есть какие-либо комментарии или предложения, просим сообщать нам: civilaviation@itf.org.uk

Просим держать нас в курсе вашей работы по национальному лоббированию и обращаться к нам, если мы сможем каким-либо образом помочь в вашей работе по лоббированию.