

Удобные флаги в гражданской авиации



“Сегодня, совсем не так как 50 лет назад, у нас есть знания и опыт относительно ужасающих последствий к которым приведёт уже самый первый шаг в направлении к системе удобных флагов в международных сообщениях”

Алан Мендельсон, Georgetown Law School, 2014

Когда более 10 лет назад Секция работников гражданской авиации МФТ впервые предупредила о появлении в ГА удобных флагов (УдФ), ее сочли паникером и не восприняли всерьез. Предположение будто ГА может вслед за морским транспортом пойти по пути использования УдФ, если политика либерализации и дерегулирования будет продолжаться бесконтрольно, многим казалось нелепостью.

За исключением заслуживающих уважения членских профсоюзов работников гражданской авиации МФТ подавляющее большинство игроков в ГА предпочли проигнорировать эти «необоснованные» опасения. Они утверждали, что ГА слишком строго зарегулирована в плане обеспечения безопасности (а она действительно была строго зарегулирована) и нуждается в кардинальной и срочной либерализации.

К сожалению, время показало правоту МФТ. Либерализация и дерегулирование позволили авиалиниям регистрироваться самим и регистрировать свои самолеты в странах, где надзор за соблюдением стандартов безопасности ниже международных норм.

Сегодня главное в отрасли ведомство нормативно-правового регулирования, Международная организация гражданской авиации (ИКАО), признает существование в ГА системы удобных флагов.

Этот термин используют также Европейская Комиссия (ЕК) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). В 2006 г. Джованни Бизиньяни, тогдашний Генеральный директор ИАТА, заявил: «Удобным флагам не место в безопасной отрасли».

ИКАО приняла ряд мер к снижению риска ухудшения показателей отрасли по безопасности.

Любопытно отметить, что в то время как ИКАО, Еврокомиссия и ИАТА используют термин «удобные флаги», Международная морская организация (ИМО) в официальных ситуациях его не применяет.

Означает ли это, что все заинтересованные стороны в данной отрасли уже знают об опасности и решают связанные с ней проблемы, так что профсоюзам работников гражданской авиации не о чем беспокоиться? К сожалению, нет; такая точка зрения была бы слишком оптимистичной и благодушной.

В ИКАО различают два различных стиля работы под УдФ в мировой гражданской авиации:

- по налоговым соображениям, когда между страной регистрации и страной оператора заключены соглашения, обеспечивающие надлежащий надзор;
- призванные «использовать преимущества системы полной безнадзорности или минимального экономического или технического надзора».

Как говорит ИКАО, вторая группа компаний создает «серьезные проблемы безопасности» и требует применения контрмер. ИКАО говорит, что будет обсуждать операции под удобными флагами и использовать этот термин как «надлежащий» только в отношении второй группы компаний.

Согласно ИКАО, принятых мер достаточно, чтобы свести к минимуму риски, создаваемые УдФ в ГА. ИКАО признает, что все еще есть проблемы, требующие решения, включая более строгое определение терминов, таких как «страна базирования бизнеса», и вопрос об арендованных самолетах, когда в отличие от контроля, право собственности может находиться где угодно. Упрощение «линий подотчетности» между странами в

“Либерализация и дерегулирование позволили авиалиниям регистрироваться самим и регистрировать свои самолеты в странах, где надзор за соблюдением стандартов безопасности ниже международных норм.”

Удобные флаги в гражданской авиации



ситуациях, когда самолеты размещены или эксплуатируются в странах, отличающихся от страны регистрации и (или) пребывания оператора, также относятся к задачам, ожидающим решения.

В 2006 г. Европейский Союз начал заносить в «черный список» авиалинии «чтобы искоренить практику удобных флагов, позволяющую отдельным странам выдавать Сертификат Эксплуатанта сомнительным авиалиниям».

Федеральная администрация гражданской авиации США (ФАА) проводит аудит надзора за безопасностью в других странах и на основании этих результатов может не дать или отозвать разрешение совершать рейсы в США или работать на территории США.

Главным вопросом (на миллион долларов) для профсоюзов работников гражданской авиации является, а сможем ли мы сохранить международную систему надзора за безопасностью в условиях нарастания либерализации в связи с соглашениями «открытого неба»?

Другими словами, а достаточно ли хороши эти меры для защиты условий труда и недопущения дальнейшего развития социального демпинга?

Анализ приведенных далее ситуаций дает нам основания для критического рассмотрения этих важных вопросов.

Принятые в ИКАО и других ведомствах определения УдФ в ГА слишком узки и не учитывают социальные аспекты проблемы.

Ни ИКАО, ни Евросоюз, ФАА или ИАТА по сути не тревожат, что они позволяют авиалиниям «подыскивать страны», где трудовое законодательство и уровень надзора наиболее благоприятны для итоговой строки годового баланса. Как видно из анализа ситуаций, есть авиалинии, которые стараются использовать удобные флаги за счет стандартов достойного труда.

Создавая для своего персонала нестандартные условия труда и оплаты, эти авиалинии создают угрозу для работников гражданской авиации в других регионах мира.



Данный документ призван донести до членских профсоюзов работников гражданской авиации МФТ сведения о сиюминутных и отдаленных опасностях распространения системы удобных флагов в мировой гражданской авиации.

Удобные флаги в гражданской авиации



“Сегодня, совсем не так как 50 лет назад, у нас есть знания и опыт относительно ужасающих последствий к которым приведёт уже самый первый шаг в направлении к системе удобных флагов в международных сообщениях.”

Аллан Мендельсон, Georgetown Law School, 2014

“Результаты исследования вскрыли вызывающий острый интерес пример УдФ в ГА.”

В мае 2013 г. Секция работников гражданской авиации неофициально встречалась с представителем пилотов, работающих на компанию UPS. МФТ попросили провести исследование турецкой авиалинии MNG и ее дочерней компании Solinair в Словении.

Результаты вскрыли вызывающий острый интерес пример УдФ в ГА.

Авиалиния Solinair (SOP) базируется в Словении. Ее перевалочные узлы – аэропорт имени Йоже Пучника в Любляне и в аэропорту Порторож. Менее значимые перевалочные узлы расположены в Кельне, Бонне и Йоханнесбурге. Ее парк состоит из трех самолетов.

Материнской компанией является турецкая MNG Airlines. MNG приобрела Solinair в 2008 г. Вероятно она сделала это, чтобы иметь авиалинию в стране-члене ЕС и пользоваться льготами политики открытого неба ЕС. Подобно всем турецким авиалиниям MNG также пользуется всеми льготами и защитой турецкого рынка ГА.

Solinair выполняет преимущественно чартерные грузовые перевозки, в том числе для таких логистических компаний как UPS и TNT. Она также содержит летную школу, где можно получить свидетельство пилота-любителя (PPL) и свидетельство пилота коммерческой авиации (CPL).

Компания Solinair 9 апреля 2011 г. ввела в эксплуатацию на грузовых перевозках недавно приобретенный у MNG Boeing 737-4K5 S5-ABV (заводской № 24128) в расцветке компании Layonair Airways с испанскими владельцами. Компания Layonair имеет мавританское происхождение, но была зарегистрирована в апреле 2010 г. на Канарских островах. Рейсы между Лас-Пальмас и мадридским аэропортом Баракас начались 2 апреля 2011 г. от имени компании Iberia Cargo.

В декабре 2012 г. Южноафриканское отделение DHL Aviation заключило с Solinair договор аренды воздушного судна с экипажем для грузовых перевозок в отношении борта B737-4K5F (заводской номер 24128/S5-ABV). Далее нигерийская авиалиния Airstream Cargo эксплуатировала это воздушное судно из Лагоса. Судно было арендовано у Solinair и работало под позывным кодом Axiom Air.

Турция, Словения, Нигерия, Испания, ОАЭ и Маврикий – вот перечень стран, тем или иным образом причастных к деятельности относительно маленькой авиалинии, располагающей всего лишь несколькими самолетами.

Короче говоря, там задействовано бесчисленное множество сложных деловых отношений по образцу аналогичной системы удобных флагов, существующих в морском судоходстве. Поскольку все названные авиалинии не охвачены профсоюзами, данная информация основана на вторичных источниках и не может дать полную картину во все ее сложности.

Удобные флаги в гражданской авиации



“Сегодня, совсем не так как 50 лет назад, у нас есть знания и опыт относительно ужасающих последствий к которым приведёт уже самый первый шаг в направлении к системе удобных флагов в международных сообщениях.”

Аллан Мендельсон, Georgetown Law School, 2014

Анализ ситуации: Jetstar

С чего это начиналось?

Для работы на внутренних рейсах в Австралии иностранным бортпроводникам требуется временная рабочая виза 457. Работодатель обязан доказать, что он не может нанять австралийского работника на эту должность, а также, что иностранному работнику не будут недоплачивать. Компания Jetstar сумела недоплачивать бортпроводникам из Таиланда, используя оговорку в положении о специализированных визах, которая позволяет австралийским авиалиниям платить иностранцам на внутренних рейсах по отличающимся от общепринятых ставкам. Для этого внутренним рейсам присваивают номера международных рейсов. Например, рейсу присваивается международный номер, хотя он может начаться в Аделаиде с остановками в Мельбурне, Сиднее и Брисбене и обслужить часть пассажиров внутреннего сообщения прежде чем отправиться в международный полет. На таких рейсах компании Jetstar работают иностранные бортпроводники. Итак, ставки оплаты и условия труда в Австралии подорваны, а чрезмерная продолжительность рабочих смен приводит к усталости и тревоге по поводу безопасности.

Какова стратегия компании?

Владельцем Jetstar является австралийский перевозчик Qantas. Бортпроводников из Таиланда нанимают через дочернюю компанию Qantas, Tour East Thailand. Стратегия компании заключается в уклонении от более строгих действующих в Австралии правовых норм в отношении продолжительности отдыха, оплаты труда и других законов о труде.

В 2011 г. на компанию Jetstar поступила жалоба от рядового работника по поводу усталости, вызванной дальними рейсами в обоих направлениях, недостаточным временем отдыха и питанием, неравенством в правах между австралийцами, которые могут отказаться от работы по такому графику, и иностранцами, у которых такой возможности нет.

Порядки в авиалинии были преданы гласности. В программе Lateline австралийской вещательной корпорации Australian Broadcasting Corporation был показан сюжет о злоупотреблениях Jetstar Airways в отношении персонала, страдающего от ненормированного рабочего времени, низкой оплаты труда и чрезмерных штрафах в случае увольнения работника по инициативе компании или по собственному желанию. Таиландским бортпроводникам компании Jetstar не оплачивали дни невыхода на работу по болезни, а ежегодный отпуск у них был в два раза короче, чем у австралийского персонала. В отчете было также сказано: «если работники из Таиланда увольнялись досрочно или были уволены, их могли заставить выплатить сумму в размере основной ставки за 4 с половиной месяца».

В 2012 г. Омбудсмен по вопросам справедливой занятости (FWO), правительственный орган по надзору за соблюдением законов о труде возбудил судебное разбирательство против Jetstar и Valuair. Служба Омбудсмана утверждает, что Jetstar и Valuair недоплачивают бортпроводникам из Таиланда примерно половину причитающегося им минимума и намерена добиться запрета такой практики, чтобы иностранным бортпроводникам платили согласно Арбитражному решению от 2010 г. о бортпроводниках в Австралии. Рассмотрение

¹Компания Valuair – это сингапурский низкобюджетный перевозчик, который в 2005 г. объединился с компанией Jetstar Asia, хотя продолжает выполнять рейсы между Сингапуром и Индонезией по своему собственному коду авиалинии

“Ставки оплаты и условия труда в Австралии подорваны, а чрезмерная продолжительность рабочих смен приводит к усталости и тревоге по поводу безопасности.”

Удобные флаги в гражданской авиации



дела продолжается: Слушания закончились, но Федеральный суд Сиднея не вынес решения 16 мая 2014 г. Членский профсоюз МФТ в Австралии TWU (Transport Workers' Union of Australia) с интересом следит за развитием событий.

Чем ответит профсоюз?

Профсоюз TWU продолжает собирать информацию и комментировать деятельность компаний Jetstar и Valuair. С бортпроводниками из Таиланда трудно связаться, когда они находятся в Австралии, но благодаря связям TWU нам удалось проверить факты пережитого ими. В мае 2012 г. профсоюз TWU и ассоциация пилотов Australian and International Pilots' Association (AIPA) публично заявили о своей поддержке расследования, проводимого службой Омбудсмана, в пресс-релизах для СМИ и в интервью новостным репортерам. С тех пор профсоюз TWU в рамках своей

широкой кампании в отношении гражданской авиации регулярно комментировал вопросы обращения с персоналом в компаниях Qantas и Jetstar. Позиция TWU – «Работа в Австралии по законам Австралии» – означает, что если трудящиеся выполняют работу в Австралии, то и платить им надо по принятым в Австралии ставкам и на тех же условиях.

Поскольку дело по иску Омбудсмана еще не закончено, профсоюз не предпринимал дальнейших действий напрямую. Последующие шаги TWU таковы:

- в ожидании судебного решения, продолжать сбор свидетельских показаний таиландских бортпроводников;
- оценить реальность проведения кампании против действий Jetstar and Valuair;
- оценить размеры необходимой поддержки извне и круг организаций, которые смогут ее оказать.



Чем опасна модель Jetstar для профсоюзов?

- Применение системы удобных флагов подрывает оплату и условия труда работников ГА в своей стране.
- Прямо и косвенно создается давление на оплату и условия труда работников ГА во многих других странах.
- Постепенно система УдФ в ГА может стать отраслевой нормой.
- С распространением системы УдФ профсоюзы работников гражданской авиации будут терять членов и влияние.
- Юридическое закрепление системы УдФ в ГА может подорвать безопасность полётов.

Используют ли авиалинии в вашей стране удобные флаги?

- Работают ли в вашей авиалинии иностранцы?
- Регистрируют ли авиалинии вашей страны свои самолеты в других странах?
- Регистрируют ли иностранные авиалинии свои самолеты в вашей стране?
- Есть ли среди работников авиалинии лица, нанятые через агентства занятости и работающие временно или постоянно?

Поскольку закон требует, чтобы мажоритарный пакет сингапурской авиалинии оставался в Сингапуре, капитал Valuair был поделен между сингапурской инвестиционной компанией Westbrook Holdings (51%) и Jetstar Asia Holdings (49%), дочерней компанией Qantas Group.

Удобные флаги в гражданской авиации



“Сегодня, совсем не так как 50 лет назад, у нас есть знания и опыт относительно ужасающих последствий к которым приведёт уже самый первый шаг в направлении к системе удобных флагов в международных сообщениях.”

Аллан Мендельсон, Georgetown Law School, 2014

Анализ ситуации: Norwegian Air Shuttle

С чего это начиналось?

В 2012 г. бюджетная авиалиния Norwegian Air Shuttle (NAS) разместила крупнейший в Европе заказ на самолеты. Она купит 222 Боинга и Аэробуса на сумму порядка 10 миллиардов долларов США, чтобы составить конкуренцию самым крупным в Европе бюджетным перевозчикам Ryanair и EasyJet.

Эта быстрорастущая авиалиния Norwegian Air Shuttle применяет систему удобных флагов (УдФ), уклоняясь от строгих норм Скандинавии, законов о труде и налогов. Какие формы принимает эта система?

- Самолеты размещают в Испании и в лондонском аэропорту Гатвик.
- Персонал нанимают на испанских курортах и в Лондоне.
- Самолеты с экипажами арендуют у Hi Fly, европейской авиалинии с головным офисом в Лиссабоне, Португалия.
- Административный офис размещают в Латвии.
- Департамент системных администраторов размещают в Украине.
- Азиатские рейсы выполняют из Бангкока, используя местный персонал и местные условия для бортпроводников.
- Пилотов для азиатских рейсов нанимают через агентство Air Crew Asia Ltd с головным офисом в Сингапуре. Пилоты получают лицензии в Европе, поскольку самолетный парк подчиняется нормам Европейского агентства по безопасности полетов (EASA)

Компания NAS указывает Бангкок своей «вспомогательной» базой. Законы Таиланда не разрешают европейским пилотам работать на базе приписки воздушных судов в Таиланде, если они не наняты местной компанией.

- Самолеты регистрируют в Ирландии по классу EI-LNA/LNB.
- Базу для экипажей содержит в Международном аэропорте им. Кеннеди в США, а набор и обучение бортпроводников для своей базы осуществляют в Форт-Лодердейле.

Итак, в попытке авиалинии уклониться от строгого регулирования задействованы многие страны, включая Испанию, Португалию, Латвию, Украину, Ирландию, Таиланд, США и Сингапур.

В чем выгода для компании?

Компания получает выгоду, снижая трудовые затраты. Испания переживает серьезный экономический кризис, поэтому NAS нанимает безработных испанских бортпроводников на заниженных условиях для обслуживания внутренних сообщений в Норвегии. В их трудовых договорах не указан круг обязанностей, что позволяет компании платить зарплату ниже, чем средняя заработная плата бортпроводников в Испании. Фактически, многие из этих бортпроводников в течение всего срока договора летают в Норвегии и между скандинавскими и другими странами.

Согласно проведенному недавно исследованию, брутто-уровень заработной платы до удержания налогов (индексированный относительно Нью-Йорка) в больших городах этих стран составляет:

“ Норвежская бюджетная авиалиния Norwegian Air Shuttle применяет систему удобных флагов (УдФ), уклоняясь от строгих норм Скандинавии, законов о труде и налогов.”

Удобные флаги в гражданской авиации



“Членский профсоюз работников гражданской авиации Parat проводил кампанию против УдФ в ГА и конкретно оказывал давление на норвежское правительство, чтобы то отклонило требование компании об изменении законов об иммиграции.”

Город	З/П-брутто
Осло	119.1
Барселона	59.6
Рига	24.2
Бангкок	14.6
Киев	10.5

Наем персонала в удаленных странах с дешевой рабочей силой – это не единственная тактика, используемая компанией NAS. В Норвегии она требует «реформ» трудового законодательства, угрожая вывести из страны еще больше самолетов.

Какова стратегия компании?

Когда в середине 2000-х годов взлетели цены на топливо, а конкуренция со стороны других бюджетных компаний, таких как Ryanair и EasyJet усилилась, генеральный директор NAS Бьёрн Хосм утверждал, что единственный способ выжить – это получить экономию масштабов, закупив много новых топливосберегающих самолетов и разместив часть из них в более дешевых странах.

В апреле 2013 г. компания NAS объявила, что рассматривает вопрос о регистрации самолетов большой дальности в Ирландии, чтобы обойти закон Норвегии, запрещающий нанимать дешевых бортпроводников из Азии.

Руководство NAS также лоббировало правительство Норвегии, добиваясь изменения законов об иммиграции. Авиакомпания хотела эксплуатировать свои Дримлайнеры (Боинг 787) без европейского персонала, чтобы можно было ввести азиатские оплату и условия труда. Это означало бы снижение надзора за соблюдением условий труда или продолжительности отдыха со стороны любого из правительств Евросоюза. Предлагая «реформу» закона об иммиграции, авиакомпания планирует использовать бортпроводников из трех стран.

Чем ответит профсоюз?

Членский профсоюз работников гражданской авиации Parat проводил кампанию против УдФ в ГА и конкретно оказывал давление на норвежское правительство, чтобы то отклонило требование компании об изменении законов об иммиграции.

Вегард Эйнан, вице-президент профсоюза Parat говорит недвусмысленно. Он сказал: «Мы крайне обеспокоены тем, что авиакомпания заявила о планах нанимать персонал на азиатских условиях во всей Европе, возможно и в Швеции. Мы боимся, что это окажет разрушительный эффект на условия труда и безопасность авиалиний в США и Евросоюзе, если авиалиниям будет позволено использовать только льготы из соглашения об открытом небе, забывая об обязательствах. И это, конечно же, создаст нездоровую трансатлантическую конкуренцию в других авиалиниях».

Профсоюз Parat сообщил об этом родственным профсоюзам в Скандинавии и в США, куда начала совершать рейсы NAS. Теперь эти профсоюзы оказывают давление на свои правительства, чтобы сорвать эти планы.

В феврале 2014 г. власти Ирландии выдали сертификат эксплуатанта и лицензию на осуществление перевозок дочерней компании NAS – Norwegian Air International Limited (NAI) с офисом в Дублине. С таким разрешением компании NAI можно будет передать административное управление дальними перевозками из Норвегии. Компания сформировала аппарат управления и реализации распорядительных функций в Дублине. В Ирландии действуют своеобразные правила и нормы, позволяющие использовать американские или азиатские экипажи. На момент написания настоящего документа авиакомпания ожидает от Министерства транспорта США (DOT) «разрешение на полеты в своем воздушном пространстве». Это позволит ей пользоваться льготами

Удобные флаги в гражданской авиации



соглашения об открытом небе между ЕС и США и выполнять рейсы между всеми странами Евросоюза и США. На публичных слушаниях в США трудящихся представляли: американский профсоюз пилотов ALPA (Air Line Pilots Association), федерация АФТ-КПП и норвежский профсоюз Parat.

использует льготы открытого неба не так, как это планировалось.

Если учесть все эти факты, то уже не вызывает удивления, почему Бьёрн Хосм часто упоминает, что он «готов стать непопулярным».

Они советовали министерству отказать в выдаче разрешения на том основании, что компания подрывает права трудящихся и



Чем опасна модель NAS для профсоюзов?

- Методы системы УдФ могут оказать дополнительное давление на существующие заработную плату и условия труда персонала NAS.
- Прямо и косвенно создается давление на оплату и условия труда работников авиалиний во многих других странах.
- Постепенно система УдФ в ГА может стать отраслевой нормой.
- С распространением системы УдФ профсоюзы работников гражданской авиации будут терять членов и влияние.
- Юридическое закрепление системы УдФ в ГА может подорвать безопасность полётов.

Используют ли авиалинии в вашей стране удобные флаги?

Анализ этой ситуации отражает нарастающую тенденцию в гражданской авиации. Что происходит в вашей стране?

- Работают ли в вашей авиалинии иностранцы?
- Регистрируют ли авиалинии вашей страны свои самолеты в других странах?
- Регистрируют ли иностранные авиалинии свои самолеты в вашей стране?
- Есть ли работники авиалинии, нанятые через агентства занятости и работающие временно или постоянно?